

160.000 COPIE

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING CLUB ITALIANO

ANNO XX

N. 9 SETTEMBRE 1914



VERMOUTH MARTINI & ROSSI TORINO
LA GRAN MARCA MONDIALE



I PNEUMATICI

PROVODNIK

"COLUMB"

SONO I MIGLIORI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
"COLUMB"

Milano, Via Felice Bellotti N. 15 - Telefono 20-0-63.
Roma, Via Due Macelli N. 146 - " 17-934
Torino, Via Mazzini N. 52 - " 29-96.
Napoli, Via S. Lucia, 31 - " 37-53.

ACCUMULATORI TUDOR



MARCHIO DI FABBRICA
DEPOSITATO

Batterie per accoppiamento con
dinamo :: Batterie per avvia-
mento dei motori :: Piccoli
accumulatori leggeri per illumi-
nazione e per accensione di
motori a scoppio :: Lanterne
di sicurezza con accumulatori
:: Lampade tascabili con ac-
cumulatori :: Fanali per ciclo
con accumulatori

:: SOC. GEN. ITALIANA ::
ACCUMULATORI ELETTRICI

MILANO - VIA S. GREGORIO, 33

Casella Postale 1178

LISTINI GRATIS AI RIVENDITORI



Humber

La gran
Marca
di fama
Mondiale.

CICLI - MOTOCICLI - AUTOMOBILI
CON GOMME DUNLOP

AUTOMOBILI "Humber",
12/15 - 16/20 - 20/30 - 28/40 HP



VETTURETTA "The Humberette",
8/10 HP

I pregi delle vetture che la Casa "HUMBER", esporta annualmente in ogni parte del mondo, sono ben noti ai competenti ed è quindi superfluo aggiungere altre lodi alle innumerevoli già avute da questa Casa per il passato; tuttavia non si può far a meno di riserbare un cenno speciale per quanto riguarda la vettura 12/15 HP e la vetturetta "The Humberette", 8/10 HP.

La VETTURA 12/15 HP a 4 cilindri con alesaggio 65/120, a 4 velocità, marcia indietro, carrozzeria Torpedo a 4 posti, capote, para brise, fari, fanali e corna, con 5 ruote di metallo intercambiabili complete di pneumatici Dunlop, ha suscitato un vero entusiasmo all'Olympia di Londra nell'ultima esposizione: e tale entusiasmo è ben giustificato se si calcola che, oltre alla comodità e perfezione di tale vettura, essa viene posta in vendita *franca Milano* al prezzo di **L. 7500.**

La "THE HUMBERETTE", è una vetturetta leggera a due posti, completa con capote, parabrise, 3 fanali e tromba, è veloce e di una elasticità sorprendente: ha un consumo minimo ed un rendimento di gran lunga superiore a quello di un'altra vetturetta qualsiasi della stessa potenzialità; inoltre per la sua semplicità, non richiede alcuna spesa di manutenzione ed è quindi economicissima. Tale vetturetta viene posta in vendita *franca Milano* al prezzo di **L. 4000.**

Prima di decidere qualsiasi scelta o acquisto chiedere schiarimenti e Cataloghi alla
AGENZIA ITALIANA "HUMBER"
MILANO - Via Ponte Seveso N. 35

BICICLETTE

ADLER

con gomme "DUNLOP."

MOTOCICLETTE

Wanderer

con gomme "DUNLOP."

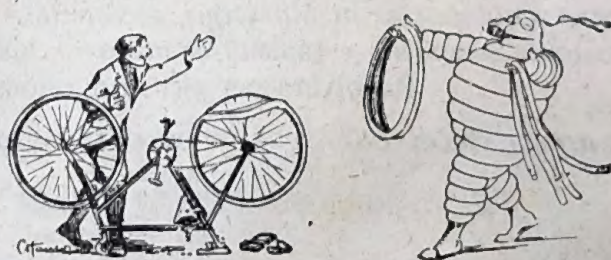
AUTOMOBILI

ADLER

con gomme "DUNLOP."

Chiedere Catalogo al
RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA
CARLO GLOCKNER - MILANO
Via Monterosa, 73

MICHELIN



PNEUMATICI

per AUTO - MOTO - VELO

La copertura per velocipede costa L. **10,—**
La camera d'aria " " " **6,50**

Agenzia Italiana dei Pneumatici MICHELIN

MILANO - Corso Sempione, 66-68
TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 28
ROMA - Via Ludovisi, 46



UNIONE ZINCOGRAFI

GIÀ STABILIMENTO MANGIAROTTI & C.
E STABILIMENTO INGEGNER TELLERA

PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO

PER L'ESECUZIONE DEI CLICHÉS

— NEI DIVERSI SISTEMI FOTOMECCANICI —

Cinque Grand Prix
Undici Medaglie d'oro

Via Spontini N. 5 MILANO

Telefoni: { 50-056
50-046
Telegrammi: { ZincoGraf
Milano



PIETRO BERETTA

GARDONE VALTROMPIA

(BRESCIA)

PRIMA FABBRICA ITALIANA D'ARMI, FONDATA NEL 1680
PREMIATA CON LE PIÙ ALTE ONORIFICENZE

FUCILI DI OGNI TIPO E PREZZO DI PROPRIA FABBRICAZIONE E DELLE MIGLIORI CASE ESTERE. - SEMPRE PRONTI
PIÙ DI DIECIMILA FUCILI.

SPECIALITÀ:

Fucili per tiro al piccione - Fucili nuovo tipo «Victoria», marca depositata, con culatta e ganci di chiusura in un solo pezzo d'acciaio (Monobloc) - Fucili «Wetterly» ridotti per caccia, trasformazione brevettata, calibro 32-28-24-20-16, con otturatore modificato per facilitare l'estrazione della cartuccia ed evitare qualsiasi perdita di gas - Spingarde a mano e per battello - Cannoncini a retrocarica, del R. Esercito, trasformati per tiro a salve calibro 40 m/m. Si raccomandano specialmente ai Municipii, ai comitati per festeggiamenti, ai proprietari di ville e imbarcazioni. Semplicità e rapidità di manovra, massima sicurezza ed estetica, fortissima detonazione

Revolvers per ciclisti e automobilisti - Cartucciami - Accessori.

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA.

Ai Soci del Touring sconto 10 o/o

Pistole automatiche a ripetizione «Victoria» L. 28 e «Record» L. 25 a netto di sconto
le migliori! le preferite!..

Soennecken

Porta penna a serbatoio

Sistema di sicurezza
Serbatoio d'un pezzo solo

Articolo di
fama mondiale

Frs. 12.50 • 15.—
18.— • 21.— e più

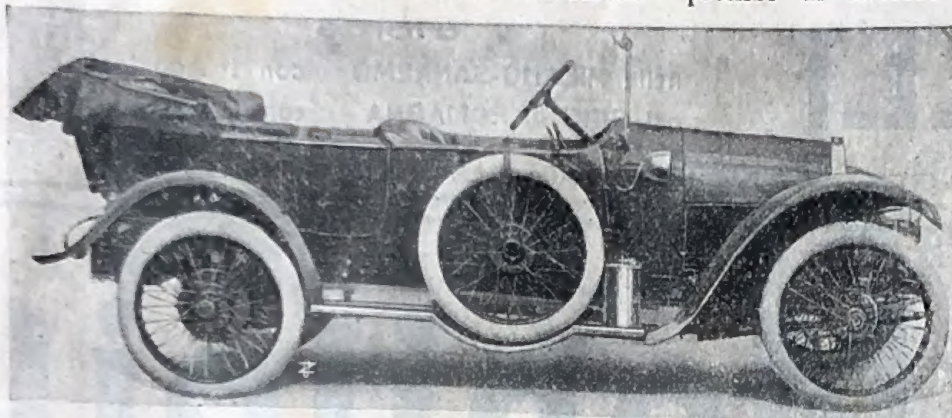
In vendita presso
le primarie cartolerie

Con
Meccanismo
infrangibile

Rappresentante: OSCAR KIELMEYER • MILANO, Via Pantano 13

L'AQUILA ITALIANA

Ci sia permesso intrattenerci ancora di questa valente fabbrica torinese che rappresenta con onore l'Industria Italiana nelle riunioni e nelle gare sportive all'estero, dimostrando che in Italia si fabbricano automobili che nulla assolutamente hanno da invidiare alle più accurate ed accreditate costruzioni



Lelegante Torpedo Aquila Italiana 12/15 HP. a quattro posti.

estere.... se non gli enormi prezzi a cui queste sono vendute.

Fra gli ultimi successi riportati all'estero, dopo quelli del Tour de France e della Coupe de Tourisme, su 8500 Km., in cui l'Aquila si è classificata prima, occorre ricordare la corsa della Navacerrada in Ispagna, il Grand Prix dell'Automobile Club di Pietroburgo (in cui un'Aquila normale di serie riuscì a battere uno stuolo di macchine speciali di cilindrata superiore, pur non avendo avuto il tempo di fare un sol giro di prova), ed ultimamente il Meeting di Boulogne sur Mer, ove l'Aquila fu costantemente prima e seconda nelle varie gare, ed il Circuito d'Aniou di Km. 372 ove l'Aquila fu prima ad una media oraria di Km. 92 con una vettura da turismo completa a 4 posti occupati.

In Italia poi l'Aquila tiene, con successo, fronte alla tentata invasione delle marche estere battendole in ogni campo.

Al circuito Toscano, malgrado i vari cambiamenti di regolamento, essa si classificò prima e prima sarebbe stata anche con tutti i regolamenti precedentemente tentati, poiché il più preciso tempo venne fatto da un'Aquila Italiana.

Duro, durissimo anzi, era il percorso, dato, anche che tutte le macchine avevano radiatore e cofano piombati, ma mentre le concorrenti ansimavano a battiti irregolari, reclamando almeno un po' d'acqua fresca, le quattro Aquile partite, guidate dai Gentlemen loro proprietari,

arrivarono al traguardo finale coi piombi intatti, in perfetto stato, pronte a ripartire senz'altro. Anzi il primo classificato (che su 260 Km. aveva consumato solo 28 Kg. fra olio, benzina ed acqua) fu visto circolare per Bologna ancora per una settimana cogli stessi piombi al motore ed al radiatore, il che dimostra la fiducia che i proprietari delle vetture Aquila hanno nelle loro macchine.

Non occorre poi neppure dimenticare la Parma-Berceto, svoltasi parte in piano, parte su dure salite, in cui l'Aquila sola si classificò prima in due categorie, dimostrando che tutti i suoi tipi sono ugualmente ben costruiti.

Se alle doti di velocità, regolarità, resistenza e di eleganza (l'Aquila fu premiata al concorso di eleganza di Boulogne sur Mer) si aggiunge quella del minimo consumo, a cui non si approssima nessun'altra marca, (litri 8.5 per il tipo 12-15, litri 10 per il 20-30 e litri 14 per il 35-50 HP. ogni 100 Km.) si comprende perchè gli ultimi tipi dell'Aquila abbiano avuto un sì strepitoso successo, perchè la Casa riceve continue domande di forniture urgenti, che l'hanno obbligata a provvedere ad un forte aumento di produzione.



L'Aquila Italiana vittoriosa al Grand Prix di Pietroburgo.

Anche il tipo piccolo, il 12-15 HP, l'ultimo creato, è andato letteralmente a ruba, ed ogni Cliente, reclama la precedenza sugli altri... infatti, per chi desidera una vettura leggera, elegante, di facile guida, di poco consumo, e richiedente una spesa minima di manutenzione, e nello stesso tempo robusta e veloce, che gli dia la soddisfazione della vera automobile, non può a meno di rivolgersi al tipo 12-15 dell'Aquila, di cui riproduciamo una Torpedo normale di serie che non ha certo bisogno di commenti per farsi valere

SOMMARIO: 1914 - Cose del Touring, *L. V. Bertarelli*. - Adoperiamo la scopa. - Soci Fondatori della Sede a Piacenza, *Emilio Carboni*. - Vendemmie Italiane, *Renzo Sacchetti*. - Due zoccolotti e... due Olande, *Ubaldo Bianchi*. - Turismo Scolastico, *Mario Tedeschi*. - Note tecnico-commerciali. - Pubblicazioni gratuite ai soci. - Informazioni. - Comunicati ufficiali. Elenco soci benemeriti, quinquennali vitalizi annuali.

Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

la bicicletta

BIANCHI

con gomme

PIRELLI

trionfa

nella MILANO-SANREMO con 1° Agostoni
nel GIRO di ROMAGNA con 1° Cervi

Soc. An. EDOARDO BIANCHI - Viale Abruzzi, 16 - MILANO



GENOVA
Piazza Corvetto, 2

Succursali
nelle principali città
d' Italia

Mobiloil

Una gradazione per ogni tipo di motore.

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

Montati con PNEUMATICI PIRELLI



Invero, toro, forte e veloce sei!
Ma come puoi lottar, se il tuo nemico
or ti combatte montando un **CICLO "DEI,"** ??

Sportsmen !

Chiedete il CATALOGO 1914 dei
CICLI - MOTOCICLI "DEI,"
(Pneus PIRELLI)

alle
Officine DEI, Milano, Via P. Paoli, 4

DITTA A. PALMIRANI - BOLOGNA

Via Riva di Reno, 11-17-19 (Dirimpetto all'Ospedale Maggiore)
Telefono Interprovinciale 15-81 — Telegrammi: Palmirani-Bologna

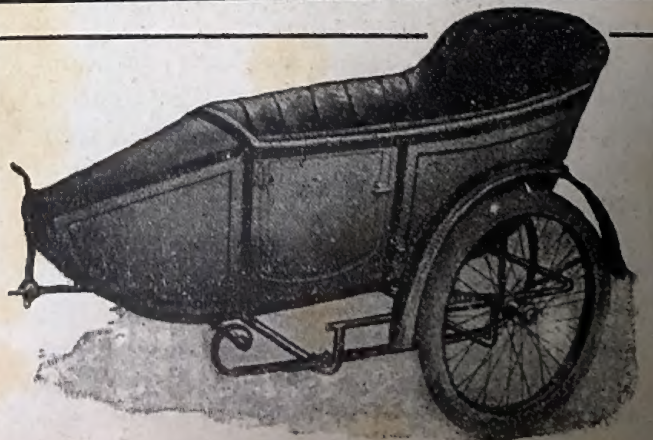
**PRIMA FABBRICA ITALIANA DI
SIDE-CARS PER MOTOCICLETTE**

— Svariatisimi Modelli — Chiedete Catalogo F —

ALTRE SPECIALITÀ DELLA CASA

Carrozine per bambini (Catalogo A) — Carrozze e poltrone meccaniche per infermi — Barelle e Lettighe (Catalogo C e D) — Carretti-Buffer per stazioni (Catalogo E).

Domandare Cataloghi distinti alla lettera





COSE DEL TOURING

LA NUOVA SEDE LA GUIDA D'ITALIA

È lecito e possibile parlare di cose nostre, — della nostra Sede e della nostra *Guida*, — in questo momento di lutto universale e di profonde trepidanze italiane? Pure è necessario.

Allo sgomento di ognuno di noi per la feroce follia umana dell'oggi, al dolore ed al timore pei nembi che si addensano intorno alla Patria, minacciosi anche se celano qualche buona speranza, si aggiungono nei miei Colleghi del Consiglio del Touring ed in me le più piccole, relativamente, ma pur gravi e pungenti cure sociali.

È stretto dover nostro di parlarne ai Soci, anche se la terribilità degli eventi può farle parere meschine: dobbiamo renderne loro conto anche in questo momento burrascoso, anzi soprattutto adesso. È giusto che essi sappiano in qual modo, mentre la vita nazionale subisce una sosta della quale anche il Sodalizio segue le sorti, il Consiglio si sforzi perchè le esterne depressioni sieno sentite il meno possibile.

* * *

La Direzione del Touring, appena furono conosciute le prime notizie della guerra, dispose all'istante un assetto provvisorio ma sicuro delle finanze sociali.

Tutti i provvedimenti assunti lo furono con la collaborazione ed il pieno assenso della Commissione Finanziaria, del Consiglio della Società Anonima per la Sede del Tou-

ring e dei Collegi sindacali del Touring e dell'Anonima.

È da tener conto che gli impegni attuali e prossimi, specie in relazione alla Sede ed alla Guida, ammontano a centinaia di migliaia di lire e che la moratoria, mentre troncava alle radici la circolazione del contante, determinò in pari tempo nella maggior parte degli industriali la impellente necessità di sovvenzioni settimanali in denaro per poter proseguire i propri lavori: talora almeno per la mano d'opera, talora perfino anche per l'acquisto delle materie prime.

La Direzione può comunicare ai Soci che i provvedimenti assunti raggiunsero, fin dal primo istante e completamente, lo scopo di finanziare l'Amministrazione del Touring rispetto alla moratoria ed alle sue conseguenze nell'ambiente commerciale ed industriale in modo da non avere alcuna preoccupazione.

* * *

In relazione alle disponibilità di cassa procurate si poté con opportune sovvenzioni continuare senza intralci la costruzione della Sede. L'industria edilizia è, per fortuna, di quelle che ebbero sino ad ora le difficoltà finanziarie ma non quelle di mano d'opera e di rifornimento. I lavori della Sede vengono attivamente proseguiti, nella speranza che l'eventualità di un richiamo generale sotto le armi delle classi attualmente in congedo possa giungere soltanto dopo che il

tetto abbia coperto l'edificio in rustico, di cui stanno sorgendo i muri dell'ultimo piano.

* * *

Si è potuto provvedere anche al rifornimento della carta per la Rivista e alla sua stampa, che per ora non è minacciata.

* * *

Meno regolari si presentano le cose per la Guida.

La Guida è pronta da parte del Touring: senza gli avvenimenti ultimi le prime copie avrebbero cominciato a circolare appunto in questi giorni. L'immane lavoro avrebbe assunto, nelle mani di chi scrive qui, quell'aspetto definitivo e concreto di volume rilegato che si traduce nell'impressione di una stanchezza già dimenticata e lontana e di vigore rinascente per lavori nuovi.

Invece, gli avvenimenti inaspettati e precipitosi, proprio al momento critico del finire, quando si raccolgono tutti i fili, causarono una sosta incresciosa. Alla data d'oggi l'avanzamento dei lavori è il seguente.

Della *parte cartografica* (litografia di Carte e Piante) sono stampate circa 100.000 serie complete, sulle 150.000 in corso.

Della *parte tipografica* (testo) la composizione è quasi finita ma la esecuzione dei relativi galvani di rame (si stampa su *clichés* galvanici perchè il carattere di piombo antimoniale non resisterebbe all'enorme tiratura) è arrivata a pag. 300 e procede stentatamente. La stampa, che non si può fare senza i galvani, è forzosamente alla stessa portata.

La *legatura*, per la quale occorre tutto il materiale in serie completa (carta e testo) non potè finora che essere fiaccamente avviata con lavori preparatori, incominciando tagli e piegature del materiale disponibile.

Vediamo ora come si svolgerà quanto manca al sospirato completamento.

Per le Carte e Piante, nessuna preoccupazione si ha più, poichè ne abbiamo già oggi per servire 100.000 Soci. D'altronde in questi giorni una nuova grande macchina speciale di precisione si è aggiunta alle altre per sollecitare la stampa. È una macchina testè ordinata in Germania (fu espressamente mandato colà un ingegnere per la scelta), partita pochi giorni prima della dichiarazione di guerra, perdutasi chissà dove e sulla quale non si faceva più conto. Inopinatamente arrivò invece a Milano chissà attraverso quali ignorate peripezie. Ora è montata ed ha incominciato a produrre.

Per il testo tipografico l'arretrato è in di-

pendenza degli inconvenienti verificatisi nell'eseguire i galvani delle pagine di carattere. La tecnica in Italia per questo genere di lavori è ancora elementare e male organizzata. Sormontata qualche difficoltà iniziale, già i primi richiami di classi alle armi misero lo scompiglio in due piccole officine ove i nostri galvani si facevano. Poi venne la guerra a sottrarre qualche operaio tedesco. Abbiamo ricorso anche ad altre officine ma non è possibile poter fare di più per la delicatezza e la specialità del lavoro. Così non soltanto si è perduto un mese e mezzo ma si va avanti con mano d'opera scarsa, assai più adagio di quanto vorremmo.

Questo tempo perduto sarebbe stato tutto utile per le quattro grandi macchine tipografiche che seguono la produzione dei galvani: così anch'esse, per i ritardi accennati, si troveranno in disavanzo sui preventivi di produzione. Nè è possibile aumentare il numero delle macchine perchè la carta ha un formato eccezionale. Si stampa a 128 pagine per volta.

Tutto ciò ha paralizzato la legatura, alla quale pure non mancò un altro incidente che poteva essere grave ma che fortunatamente ora è rimediato. Non si era potuta trovare tela da legatura di produzione nostrale che sulle mani madide non abbandonasse poco o tanto di tinta ed avevamo dovuto rassegnarci a ricorrere in Germania ad uno dei fornitori di Baedeker. La fornitura era in qualche ritardo. Uno o due giorni prima o dopo, non sappiamo bene, della spedizione, sopravvenne la mobilitazione germanica e della tela non avemmo più notizie. Certo non era più da farne conto. Fu allora che il maggior produttore italiano (Meda e Winterbomer con fabbrica a Monza) assillato dall'amor proprio di sopperire in queste distrette alle necessità del Touring ed all'onore dell'industria italiana, ci ha presentato un campione perfetto e ci darà a giorni una fornitura come la desideravamo.

Ma potremo noi avere tutto pronto, prima che ulteriori inconvenienti si producano? Già forse all'istante in cui questa Rivista giunge ai Soci le condizioni si saranno mutate da quelle d'oggi.

E quando sarà pronto tutto, potrà la legatura venir condotta a termine dato che in essa, nel momento del fervore, dovranno intervenire almeno duecento persone, tra cui molti specialisti, che oggi sono ancora nelle due fabbriche interessate ma che domani forse non vi saranno più?

Navighiamo in un mare di dubbi: ma per ora dobbiamo limitarci giorno per giorno a fronteggiare le difficoltà con fede ed energia.

* * *

In verità a me cui toccò la sorte di condurre a termine questo grande lavoro, piange l'animo di vederlo nascere in momento così disgraziato. Doveva quel *Piemonte, Lombardia e Canton Ticino* essere il primogenito di una corona di fratelli pieni di freschezza giovanile, foggianti l'uno a somiglianza dell'altro, legati l'un l'altro da attacchi indissolubili. Non diversa la ghirlanda degli Amori, intorno all'albero forte, nel quadro dell'Albani, albero che potrebbe idealmente rappresentare il nostro bel Paese. I Soci avrebbero poi, col tempo e collo studio, detto se il primo frutto è o no intrinsecamente buono. Ma frutto bello all'aspetto è certamente. Il T. non diede mai ai Soci cosa così complessa. Avrebbe proprio in questi giorni rinnovato in essi gli entusiasmi e la sorpresa dei primi anni, allorché ciascuno si chiedeva come mai il Touring potesse dar tanto ricevendo così poco. Il Touring abituò poi nel volgere degli anni i Soci al miracolo ripetuto, ed essi si lasciarono abituare senza fatica. Ma questa *Guida* è tale ardito salto nel campo di una più spettacolosa larghezza ed ha in sé il valore di così sostanziale argomento, che avrebbe ridestate certo le stesse sorprese di un tempo, movendo però da sopra quella già alta piattaforma di soddisfazione sociale che diede tanta forza e dà tanta prosperità al Sodalizio.

Questo coronamento del lavoro, manca a noi del Consiglio che l'abbiamo preparato attraverso la fatica biennale, manca ai Soci che se l'attendevano adesso.

Ma comunque sieno per essere gli avvenimenti, non si tratterà che di un po' di attesa. Breve o lunga? Fra poco la storia dirà se la veglia d'armi italiana, in mezzo al fragore dell'Europa in lotta sarà stata solo una forma di prudenza o invece il principio di un'azione diretta per gli interessi supremi del Paese. Ma essa avrà fine in favorevoli eventi nazionali che sono nelle aspirazioni del nostro cuore. Allora anche questo piccolo fiore di attività italica, questa nostra *Guida*, avrà la sua primavera tardiva, ma forse perché tale anche più calda e sicura.

Di qui a là, Consoci, vogliate avere la virtù di attendere. Se le necessità ineluttabili in

cui ci troviamo per il minore dei mali, se le supreme necessità del Paese vogliono questo stato di costrizioni dolorose, stringiamoci tutti pazienti e forti intorno alla bandiera che è nel distintivo dell'Associazione, dicendoci: così dev'essere; così sia: attendiamo.

L. V. BERTARELLI.

25 Agosto 1914.

È bene che i Soci conoscano un'altra organizzazione che le circostanze attuali hanno malauguratamente distrutta mentre cominciava a funzionare e che si dovrà riprendere a miglior tempo.

Il II Volume della *Guida* comprendeva, secondo il programma approvato dal Consiglio, la *Venezia, il Trentino, la Regione Giulia e l'Istria*, appoggiandosi razionalmente da una parte alle regioni descritte nel I Volume e giungendo fino al Po, che turisticamente suddivide le grandi comunicazioni della pianura Padana.

Già da molti mesi ho incominciato ad avviare questo lavoro, al quale stavo per dedicarmi in pieno. Era stato assegnato ad un collaboratore il lavoro descrittivo di base di parte delle città minori e per lo scopo questi compì già una serie di viaggi in luogo, anche per cercarvi aiuti locali. Era stato assegnato con opportuni impegni reciproci il lavoro di base per la montagna di circa due terzi del Trentino a tre collaboratori in luogo. Di questi uno sta per essere richiamato alle armi, gli altri due sono, credo, a quest'ora già incorporati nell'esercito austriaco.

Era in trattativa il lavoro di base per la montagna di un'altra parte del Trentino: anche questo collaboratore se già non è sotto le armi sta per esservi richiamato.

L'Istria e la Venezia Giulia erano già, sempre per la parte di base, state suddivise tra cinque persone, tutte adesso in armi su chissà quali lontani campi.

Il lavoro per le piante delle città era già stato avviato con le solite lunghe e delicate trattative con quasi tutti gli Uffici Tecnici locali ed anche con sopralluoghi di incaricati e di tecnici del Touring per chiarire dubbi, spingere ritardatari, completare dati, tantoché l'Ufficio Cartografico del Touring ha già in corso parecchi disegni di piante.

Tutto ciò è stato travolto! Non c'è più da pensare ad illustrare per ora paesi in parte in guerra, in parte nell'orgasmo di una neutralità armata di confine.

Tuttavia non mi sono perduto d'animo e nell'impossibilità di vincere l'ostacolo ho provato a girarlo. Procedendo per ora con quella maggior lentezza che le circostanze impongono ai lavori del II Volume, ho iniziato quelli del III, che comprenderà l'*Emilia, la Toscana a settentrione dell'Arno e la Liguria*. Ricomincia perciò adesso la faticosa schermaglia diplomatica per la ricerca delle collaborazioni, delicata e prudente. Ricomincia la paziente corrispondenza cogli Uffici che sarà poi seguita dai sopralluoghi, ora certo, per il difficile momento, meno conclusiva che nel passato e bisognosa di un'ancora maggiore abnegazione degli Uffici stessi. Riprende quell'assedio delle volontà altrui per allettarle e piegarle agli scopi del Touring in mille campi diversi, quando così profonde e minacciose distrazioni portano giustamente l'attenzione generale in tutt'altre direzioni.

Ma d'altra parte si ritiene dover nostro qui al Touring di modificare il meno possibile la vita d'ogni giorno, di cooperare a mantenere viva in tutti i meati dell'attività nazionale quella circolazione di idee, di intenti e di lavoro che giovi, passata la bufera, a lasciarci ritrovar noi stessi coscienti di aver superata la crisi senza inutili debolezze.

Il Touring continua e intensifica in questi momenti l'opera propria pel vantaggio dei Soci e pel bene del Paese.

I Soci continuino e intensifichino la loro azione di propaganda al Sodalizio.

ADOPIAMO LA SCOPA!

Mentre i giornali tecnici recano articoli riguardanti i danni che può cagionare la polvere delle strade per i germi infettivi che essa contiene, mentre nei loro convegni i tecnici e le autorità che s'interessano di manutenzione stradale, discutono sul modo migliore o più conveniente di costruire pavimentazioni non producenti polvere, viaggiando per le nostre strade, anche importanti, nazionali e provinciali, si assiste allo spettacolo di una grande trascuratezza in materia di spolveratura e nettezza stradale. È specialmente nelle strade di colle o di monte che si rileva la mancanza del lavoro della scopa; sembra che il cantoniere debba starsene a riposo quando non ha da colmare depressioni con pietrisco, espurgare fossetti o diserbare fianchi e marciapiedi. La scopatura della polvere, del fogliame, degli escrementi e il loro sgombero dalla sede stradale si reputano, a quanto pare, operazioni di puro lusso, quasi inutili ed affatto trascurabili; tanto vero questo, che non si vede quasi mai la scopa fra i pochi ordegni che il cantoniere suole portare con sé, come si vergognasse di farne uso.

Sono noti i vantaggi e le conseguenze di una razionale scopatura; ma non sarà male ripeterli, per dare maggior forza alla raccomandazione.

Con essa di fatti si ottiene:

1° di rendere più comodo il transito ai pedoni ed ai ciclisti;

2° di rendere minore la quantità di polvere che si solleva al passaggio delle automobili, e di rendere minori i danni che essa suole arrecare;

3° un più facile cambiamento nella direzione dei veicoli, cancellandosi le tracce delle ruote;

4° di mantenere più sana la massicciata, togliendone i detriti dannosi e agevolandone l'asciugamento in caso di pioggia;

5° d'impedire infine che il piano viabile abbia col tempo ad innalzarsi eccessivamente, rispetto ai cigli, causa l'accumularsi di materie inconsistenti.

È specialmente in corrispondenza alle case che fiancheggiano le strade che il cantoniere deve effettuare con cura lo spolveramento del piano viabile, asportandone i rifiuti; ond'è che egli dovrebbe essere fornito, oltre che di buone scope, di un carretto a due ruote (della capacità di circa mc. 0,200), salvo ricorrere al baroccio con cavallo nei pressi delle città e in casi speciali. La sola carretta non è sufficiente al lavoro di molti cantonieri.

È poi da raccomandarsi di non procedere mai all'inaffiammento senza prima eseguire la scopatura del piano viabile, ove questo sia occupato da polvere o da immondizie.

All'opera quindi, o sorveglianti stradali; fate spolverare le vostre strade!

SOCI FONDATORI DELLA SEDE ⁽¹⁾

Ecco un nuovo elenco di iscritti alla nuova categoria di Soci:

337. ABERG Ing. ENRIQUE, S. Remo - 338. AGNELLI Cav. GIOVANNI, Torino - 339. ANNONI Ing. ERMINIO, Milano - 340. AVELLONE VINCENZO, Trapani - 341. AVOGADRO DI COLLOBIANO Co: AUGUSTO, Torino - 342. BASEVI ACHILLE, Milano - 343. BELIMBAU' Ing. Comm. ENRICO, Genova - 344. BENASSI Ing. ALFREDO, Reggio Emilia - 345. BERNARDINELLI M. B., Verona - 346. BERTAZZOLI Dott. ANNIBALE, Milano - 347. BERTOLINI Prof. CESARE, Torino - 348. BIANCHETTI Ing. GIOVANNI, Milano - 349. BIEGO Co: LUIGI, Vicenza - 350. BRAGHI LOSSETTI GIAN LUCA, Milano - 351. BONA Comm. BASILIO, Caselle Torinese - 352. BORGHESE FELICE, Principe di Rossano, Senatore del Regno, Abbazia Fossanova - 353. BORLA GIORGIO, Biella - 354. BRIVIO SFORZA di S. Maria in Prato March. ANNIBALE, Milano - 355. BRIZIO Geom. GIUSEPPE, Cunco - 356. BUBANI PAOLO, Ravenna - 357. BUCKMANN WILLIAMSON, Trenton - 358. CACCIA Ing. GIULIANO EDOARDO, Firenze - 359. CALDERAI Ing. UGO, Roma - 360. CALDERONI MONTANARI Cav. CARLO, Ferrara - 361. CANZI LUIGI, Senatore del Regno, Milano - 362. CARDINI EUGENIO A., Buenos Aires - 363. CARREGA BERTOLINI March. FRANCO, Principe di Lucedio, Sala Baganza - 364. CASAZZA Rag. LUIGI, Roma - 365. CASTELLINI Ing. CLATEO, Milano - 366. CAVALIERI Ing. Riccardo, Ferrara - 367. CELOTTA Prof. ERASMO B., Lancenigo - 368. CERIANA Ing. Cav. ARTURO, Torino - 369. COLOMBANI ALBRISI Cav. GIACOMO, Lodi - 370. CRESPI Comm. AGOSTINO, Roma - 371. DOMINGO Bar. MICHELE, Trapani - 372. D'ONCIEU DE CHAFFARDON Co: ENRICO, Como - 373. DORIA FRANCESCO, Duca d'Eboli, Senatore del Regno, Napoli - 374. D'ORLANDO Ing. Cav. ERMES, Messina - 375. DURAZZO PALLAVICINI March. GIACOMO, Genova - 376. GILARDI GIOVANNI, Coggiola - 377. GIUNTI NICOLA, Napoli - 378. GONDI March. EUGENIO, Firenze - 379. HECK JACOB, Griante - 380. HESS LODOVICO, Milano - 381. IADO DELIPERI LUIGI, Cagliari - 382. LAMBERTI Ten. Gen. MARIO, Senatore del Regno, Firenze - 383. LAVEZZARI Ing. GIUSEPPE, Milano - 384. LAZZARONI LUIGI, Monza - 385. LONGHI ETTORE, Misaglia - 386. MARCHI PIETRO TEODORO, Milano - 387. MARTINENGO DALLE PALLE Co: Marco, Vil-

laveria - 388. MARZOTTO GAETANO DI VITTORIO, Valdagno - 389. MASELLI Rag. CARLO, Tolmetta - 390. MAURI Cav. Uff. RODOLFO, Gallarate - 391. MUNICIPIO, Fiorenzuola d'Arda - 392. NAPPI Co: Dott. Prof. GIOACHINO, Ancona - 393. NORSA Dott. ANNIBALE, Mantova - 394. ODDI BAGLIONI Co: AGOSTINO, Macchie - 395. ORSI Dott. OSVALDO, S. Michele sull'Adige - 396. PARODI EMANUELE VITTORIO, Genova - 397. PATELLANI Nob. GIOVANNI, Milano - 398. PELLIZZARI Prof. Cav. CELSO, Firenze - 399. PEYRON Cav. ANGELO, Firenze - 400. PERELLI GAETANO, Milano - 401. PURICELLI Rag. FELICE, Milano - 402. QUADRIO Nob. Comm. EMILIO Sondrio - 403. RISSO Dott. Cav. Uff. GIUSEPPE, Genova - 404. ROCCA SAPORITI DELLA SFORZESCA March. Comm. ALESSANDRO, Reggio Emilia - 405. SALVI CRISTIANI Nob. Ing. LUIGI, Prato - 406. SANTINI Rag. ANTONIO, Ferrara - 407. VON SCHOELLER Cav. FILIPPO, Vienna - 408. SCLAVERANI Ing. MICHELANGELO, Savigliano - 409. SENATO DEL REGNO (Biblioteca), Roma - 410. SIMONETTA Prof. Comm. LUIGI, Siena - 411. SOCIETA' VENEZIANA DI NAVIGAZIONE A VAPORE, Venezia - 412. SORMANI Nob. CARLO GABRIO, Urto - 413. SOZZIFANTI Nob. MARIO, Pistoia - 414. S. A. R. il Conte di Torino, Milano - 415. TERZI LUIGI, Bovolone - 416. TESTONI JOSE' G., Milano - 417. TOBINO ALFREDO, Genova - 418. TONI Dott. PEDRO. Mendoza - 419. TORLONIA Principe CARLO, Roma - 420. TORNIELLI DI BORGOLAVEZZARO Co: Avv. GAUDENZIO, Novara - 421. VACCARINO Avv. MARIO, Torino - 422. VALLE Avv. CESARE DOMENICO, Genova - 423. VICARJ Ing. Comm. MARIO, Torino - 424. ZANOLETTI GIACOMO, Suzzara - 425. ZAVARITTI Dott. GIULIO, Bergamo.

(1) La tassa è di L. 200; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei Fondatori della Sede, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100; se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i Fondatori della Sede avranno un'artistica targa-ricordo in bronzo e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nei marmi della nuova Sede.



IL LAVORO AGRICOLO DELLE DONNE SLAVE AGEVOLA LO SFORZO BELLICO DEGLI UOMINI,

SLAVI, GERMANI E FRANCHI

La lotta che si svolge attualmente in Europa, è essenzialmente un conflitto di razze: un semplice sguardo alla carta etnografica del nostro continente basta a darcene la convinzione, dimostrandoci con suprema chiarezza che le grandi linee del conflitto militare seguono precisamente le zone geografiche di confine tra le razze europee predominanti.

Infatti, tre sono finora i teatri della guerra terrestre: il germano-austro-russo, che inonderà di sangue le regioni, dove Grandi Russi, Polacchi, Ruteni si urtano coi Germani e gli Ungheresi, quello Austro-Serbo, che coincide colla zona, in cui Serbi e Croati, lottando contro Ungheresi, Tedeschi ed Italiani, tendono al Nord ed al mare Adriatico e infine quello franco-tedesco che esattamente risponde alla antichissima linea di demarcazione tra Celto-Latini e Germani.

Un minuto esame delle cause remote del tremendo conflitto ci porterebbe troppo lontano, perchè le condizioni di fatto e quelle morali che hanno reso inevitabile il cozzo delle tre razze principali del continente derivano addirittura da una serie di fenomeni iniziatisi più di millecinquecento anni fa colla caduta dell'Impero romano.

Noi attualmente soffriamo le conseguenze delle gesta dei Goti e dei Vandali e l'atto del Germano, che strappava la sua tenda sull'Elba o sull'Oder per contendere al Romano od al Celta un campo soleggiato nella Gallia, portava in sé il germe delle conflazioni europee del ventesimo secolo. Infatti, le due

grandi cause dell'attuale cimento sono la furia di espansione della prolifica e combattiva razza germanica ed il ritorno poderoso degli slavi verso occidente.

Prima della caduta dell'Impero Romano, le genti germaniche occupavano tutto il paese tra il Reno, la Vistola ed i Carpazii: ma il riversarsi di masse innumerevoli sul territorio dell'Impero provocò una ritirata dei Germani verso Occidente, dimodochè il loro confine Orientale si fermò all'Elba. Allora, le tribù slave, prima confinate nella pianura Sarmatica e come appartate dalla storia, si rovesciarono nello spazio lasciato libero dai Germani e così la Slavia venne ad estendersi su più che metà dell'attuale Impero tedesco e (dai secoli VI e VII d. C.) sulla intera penisola balcanica, creando in tal modo i due grandi gruppi degli Slavi settentrionali (Russi, Ruteni e Polacchi, Czechi) e meridionali (Serbi, Croati, Sloveni, a cui poi si aggiunsero i Bulgari slavizzati).



UN COSACCO DEL TEREK (CAUCASO).

Con Carlomagno (sec. VIII e IX) incominciò il lungo contrastato ritorno dei Germani verso Oriente: lunghi secoli occorsero agli Imperatori Sassoni e Svevi, ai Margravi di Brandeburgo, all'Ordine Teutonico, perchè il Germanesimo riprendesse piede tra l'Oder e la Vistola, nè la mara slava si lasciò respingere ad Oriente senza lasciar tracce durature della sua permanenza. Anche oggi, in regioni germanizzate, presso Berlino e nella Prussia occidentale i Wendi, i Masuri, i Cassubi formano delle isolette



BENESTANTI RUSSI ALLA PESCA ATTRAVERSO IL GHIACCIO.

compatte con caratteristiche e dialetti propri in mezzo alla massa tedesca e, del resto, dal punto di vista etnologicamente puro, la Germanità di gran parte della popolazione della Prussia propria e della Sassonia è da ammettersi colla massima circospezione, tanto forte è ancora il substrato slavo che sette secoli di dominio hanno lasciato in quelle regioni. Solo nel secolo XIV, dopo lunghe lotte colla Polonia, tra l'Oder e la Vistola si

stabilì l'attuale confine linguistico e, quando nel 1795 fu consumata la divisione della Polonia, anche la preminenza politica parve de-

finitivamente assicurata ai Germani nelle marche del confine orientale. Ma nel secolo XIX, sotto l'impeto della natalità straripante,

sotto la spinta della crescente Russia, sotto l'influsso dell'idea Slava è ricominciato un potente ritorno slavo verso Occidente con tendenza a ricacciare i Germani all'Oder al quale, dopo decenni di sorda lotta, risponde furibonda la reazione teutonica.

Questa reazione si scatenò anche al sud contro

la spinta slava, che, come si è detto, dalle rive del Danubio tende a riunire Serbi e Croati e Sloveni e a spingerli al Nord, a



CONTADINI RUSSI.



MOSCA - IL MERCATO.

cercare la congiunzione con gli Slavi Cechi, i quali, padroni della Boemia e della Moravia, da una parte, insieme con i Polacchi, stringono in una tenaglia la Slesia germanica e dall'altra, se la congiunzione con gli Slavi meridionali

riuscisse, soffocherebbero a morte i Germani e gli Ungheresi dell'Austria-Ungheria. La lotta Franco-tedesca, a sua volta, oltre che con motivi morali e politici della più alta importanza, si spiega colla naturale tendenza del germanesimo compreso ad Est e a Sud dalle masse slave, a farsi strada nel luogo

di minore resistenza, verso cioè una nazione ricca a popolazione rarefatta e relativamente meridionale: eterna aspirazione della gente tedesca verso il mare caldo ed il ricco mezzogiorno!

Ma, se solamente ora la lotta si scatena apertamente per terra e per mare, già da tempo si era impegnata, nelle marche di confine, per il possesso, diremo così, delle avanguardie, una battaglia sorda, ma accanita, combattuta tut-

tutti i giorni con tutte le armi, dalla grammatica al cantico, dalla croce al libro, dalla terra alla banca. Fra il cozzo delle armi, noi non dobbiamo dimenticare che il conflitto attuale non è solo ferro contro ferro, ma anche idea contro idea e che per spiegare molti avvenimenti presenti e futuri, non alla sola forza



SPOSI RUSSI IN COSTUME.

brutale si dovrà ricorrere, ma alle caratteristiche, alle aspirazioni, alle nostalgie, agli stessi caratteri fisici delle razze impegnate nel supremo cimento.

Slavi, Germani e Celto-Latini, come disse



MERCANTI POLACCHI.

Napoleone, non potranno che combattere delle lotte di famiglia, più che cugini, essi sono fratelli, qualunque opinione si possa avere sulla esistenza di quell'antico popolo Arya, dal quale dovrebbero discendere cosiddette, famiglie del gruppo indo-europeo. Certo è che lingue, istituzioni (matrimonio monogamico) idealità religiose (adesione al monoteismo cristiano) e tratti fisici dimostrano indubbia una parentela abbastanza prossima.

Sulla carta etnografica, la massa imponente del gruppo slavo settentrionale spinge ad occidente due ardite avanguardie, i Polacchi, che nella Posnania si incuneano profondamente fino all'Oder nella massa germani-



CONTADINA SERBA.



SUONATORE RUSSO.



CIABATTINO RUSSO.

ca, e gli Czechi che nella Boemia dividono i tedeschi dell'Austria inferiore dalla marca di Slesia.

Al sud, gli Slavi meridionali mettono una gran macchia su tutta la penisola balcanica, spingendosi dalle rive dell'Egeo e del Mar Nero all'Adriatico e molto al nord della Sava fino ai confini dell'Austria inferiore.

In mezzo alle masse slave, due gruppi autonomi, i Rumeni di origine latina ed i Magiari di stirpe finnica, estendendosi dal medio Danubio al Dniester, impediscono a gran pena il dilagare slavo su tutta l'Europa sud orientale.

Il nucleo principale e caratteristico degli Slavi settentrionali è costituito dai grandi Russi, cioè dalla mas-



COSTUMI SERBI.

sa imponente di popolazione che occupa la vasta, desolata, ma fertile pianura che si estende dalle provincie baltiche al Volga, costituendo il nerbo dell'Impero Moscovita.

E una moltitudine inesauribile ad altissima natalità (45 per mille) di 90 milioni e più di contadini, miti, passivi, tenaci, miseri. Venuti non si sa da dove, non si sa quando, come gli altri Slavi, per strada essi hanno subito gli influssi più svariati, l'influenza di tutte le razze con le quali sono venuti a contatto, influenza alla quale, del resto, era difficile sottrarsi, data la mancanza di ogni rifugio nella vastissima pianura.

Il loro tipo fisico è quello di un capelluto, dal largo viso cogli



CONTADINI SERBI.

zigomi sporgenti degenera spesso in fisionomie mongole dal naso camuso e dalla pelle giallastra, retaggio della lunghissima dominazione tartara che fino al secolo XVI prostrò in abbiezione schiacciante il popolo e il Granduca di Mosca: lo Zar attuale ed il suo bisavolo Paolo I sono due tipi perfetti di questi mongoloidi.

I Grandi Russi presentano le caratteristiche mentali del tipo slavo, soprattutto la passionalità, che li spinge agli eccessi in Religione (misticismi, superstizione), in politica (nichilismo anarchico contrapposto all'autocratismo fanatico quasi dogmatico) e in filosofia. Per quanto però la borghesia (poco sviluppata per essere relativamente scarse le gran-



BELGRADO - IL MERCATO.

di città e per il carattere eminentemente agricolo dell'economia nazionale) e la nobiltà sorridano alle novità occidentali, il popolo si tiene ancora ben devoto alla sua religione greca, che ricorda Bisanzio, e all'autorità semi papale e semi militare dello Zar.

Assai meno conosciuti dei Grandi Russi sono i Piccoli Russi o Ruteni ed i crani, i quali occupano in



CONTADINI UNGHERESI (KARCZAG)

masse compatte la Russia meridionale, la Bucovina e parte della Galizia: fino al 1654 essi fecero parte della Polonia, spesso ribelli per difesa della religione ortodossa, talvolta alleati contro la minaccia Turca. La censura e la Procura di Stato di Pietroburgo infieriscono contro la lingua e la letteratura rutene in omaggio all'inflexibile principio u-



CONTADINI UNGHERESI.

nitario di Pietro il Grande, tantochè a Vienna, dove si contano molti sudditi di questa razza, si fondano molte speranze su una possibile defezione della piccola Russia. Chi sa?

Nell'Ucrania, presso le cascate del Dnieper, è la culla di una delle più strane formazioni etniche ricordate dalla storia, i Cosacchi: che essi oramai possano essere considerati come un popolo a sè non è dubbio. Nel secolo XV e XVI masse di contadini fuggenti davanti ai Tartari ed ai Turchi, di ladroni, di desperados di ogni risma si rifugiarono in quelle fore allora inaccessibili: cresciuti di forza a furia di prede, contesi tra i Re di Polonia, i Sultani ed i Granduchi di Mosca, ricevettero verso il sec. XVII un ordinamento a reggimenti che dura tuttora, e, dopo la memorabile rivolta del 1650-54 contro i Polacchi capitanata



GUARDIANO DI CAVALLI UNGHERESE.

dal famoso Chmielnitzki, rivolta che spopolò per un secolo l'Ucrania, passarono definitivamente alle dipendenze dello Zar. L'incrocio di Finni, Slavi, Valacchi, Calmucchi, Tartari rende impossibile la ricerca dell'originario tipo etnico: relativamente disciplinati, vivono divisi militarmente nelle varie parti dell'Impero, coltivando le loro terre esenti da imposte e tenuti alla sola servitù militare. Finalmente, ad ovest della Russia propria, tra il Dnieper e l'Oder ed in Galizia, troviamo i Polacchi.

Questo popolo sventurato, già vincitore dell'Ordine Teutonico a Tannenberg (1410) dove 20.000 cavalieri perirono sotto la sua ascia, protettore della Cristianità contro i Turchi, liberatore di Vienna, tradito, diviso come gregge, inutilmente insorto nel 1831 e nel 1863, attraversa

ora un momento decisivo per la sua risurrezione! Austria e Germania hanno ben compreso quale vantaggio strategico e morale possa essere per loro una avanguardia polacca spinta fino alla Russia propria, spiante la strada ai loro battaglioni e, certamente, inviti allettanti devono volare a Varsavia. Ma saranno essi ascoltati? D'altra parte, l'affinità slava sarà più forte delle passate offese? Tredici milioni di Polacchi vivono sottoposti allo Zar nelle malinconiche, fredde pianure della Vistola, contadini anch'essi per la massima parte come i cugini Russi: tuttavia, mai come in questo caso si deve constatare come l'affinità di razza possa essere obliterata da altre influenze politiche e morali. Guerrieri avventurosi, parlatori magnifici di una lingua bella, ma aspra e fortemente intrisa di elementi estranei, mobili di carattere, appassionati per la lotta di partito, i Polacchi sono pur sempre quel popolo paradossale, che solo al mondo poteva concepire uno stato come quello smembrato nel 1795, una repubblica governata nominalmente da un re e di fatto dal disordine organizzato di assemblee, in cui il voto contrario di un solo bastava a paralizzare la macchina dello stato (liberum veto). Cattolici ferventi, latinizzati potentemente dalla chiesa romana essi contrappongono con fanatismo le loro superbe cattedrali alle cupole d'oro delle basiliche ortodosse. A prima vista il contrasto fra questi meridionali sperduti nel nord ed i bovini paesani russi sembra irrimediabile: solo nel bere forse si potrebbe trovare un'intesa, ché in quello ogni buon Polacco non cede al Russo più agguerrito! La lotta etnica e religiosa col Governo di Pietroburgo, fino a questi ultimi tempi, è durata feroce: nei governi di confine tra la Russia propria e la Polonia, intere diocesi cattoliche venivano aggregate alle chiese ortodosse, e conversioni in massa forzate non si contavano più, al popolo che si aggrappava alla religione degli antenati si interdiceva la preghiera latina o polacca....

Ma, d'altra parte, quale speranza può spingere la Polonia nella braccia avversarie? Forse, per l'Austria qualche probabilità di successo può essere serbata e per le antiche simpatie — gli insorti del 1831 offerono la corona all'Arciduca Carlo — e per il buon trattamento fatto ai milioni di polacchi prosperanti nella Galizia: ma la riconciliazione tra Tedeschi e Polacchi dopo quello che è successo nella Posnania mi sembra impossibile!

A Pietroburgo fin dal 1811 lo Zar Alessandro I coll'amico conte Czartorski vagheggiava l'autonomia della Polonia come scudo contro Napoleone, dopo, a parecchie riprese, spiriti chiaroveggenti incitarono il Governo e la Duma a misure riparatrici: ma che cosa hanno ricevuto i Posnani da Berlino?

Una sola parola, inesorabile, feroce: *ausrotten* (sradicare)!

Il trattato di Parigi del 1815 guarentiva ai Polacchi della Posnania lingua e costumi nazionali sotto il dominio prussiano e fino al 1870, sotto il doppio freno della minaccia

francese e di una insurrezione, fu rispettato: ma cessato ogni timore esterno, la reazione contro il polonismo si scatenò. La lingua fu bandita dalle scuole, dai Tribunali, dalle chiese, furono votate le famose leggi espropriatrici del 1887, del 1907 che dovevano privare i « conigli polacchi » delle loro terre. Ma i Polacchi questa volta si gettarono nella lotta con tutto l'ardore del loro temperamento appassionato, alla espropriazione opposero le banche agricole, alle vessazioni fiscali la fede e la disciplina: capitanati dal clero energico e da una borghesia che il rude ma non malefico caporalismo prussiano ha fatto sorgere dalla massa bruta dei contadini, essi contendono vittoriosamente il terreno, tanto che a dispetto delle bastonature inflitte ai bimbi che si ostinano a far il segno della croce alla polacca, a dispetto delle meschine persecuzioni burocratiche (i Polacchi non possono costruire in campagna senza una autorizzazione che non viene mai concessa) a dispetto di tutto, lo slavismo tra l'Oder e la Vistola guadagna terreno. Invano migliaia di città e villaggi polacchi hanno perso il loro nome originario, invano i poveri impiegati che si chiamavano p. e. : Nowakowsky si sono visti trasformare il nome in Neumann sotto pena di licenziamento, la pesante fermezza teutonica cede all'impeto battagliero di questi Slavi indocili, inesorabili nel loro fanatismo, nel feroce boicottaggio di quanto è tedesco: « La Signorina L. flirta con un tedesco: la avvertiamo, pel suo bene, che i giovani polacchi valgono gli stranieri! ». I giornali posnani sono pieni di corrispondenze di questo genere! Ed è con qualche incitamento, con qualche vaga promessa che Berlino pretende ammansare quest'odio di due razze antitetiche, la cui tradizione è la lotta?

Ed ora (trascurando i 4 milioni di lettoslavi che stretti nelle paludi lituane tra Russi, polacchi e Tedeschi non chiedono che di vivere e di poter parlare la lingua venerabile, che conserva le ultime memorie della antichissima parlata aria) procedendo verso ovest, troviamo i vivaci ed intelligenti Cechi, i quali, anelando a ristabilire il regno di Boemia già illustrato da Carlo IV imperatore e da Giorgio Podiebrad e caduto alla battaglia della Montagna Bianca (1618), hanno trovato il modo, dopo una vivacissima lotta durata parecchi decenni, di espellere ogni elemento germanico dalla Boemia. Pare che ora sia sopravvenuta una tregua: devozione al sovrano o speranza di un futuro regno Boemo in un'Austria rinnovellata? Comunque sia, la superba Praga come città tedesca è definitivamente perduta!

Di passo in passo, eccoci finalmente davanti al superbo blocco tedesco: parlare di un popolo tanto noto, che ci sta alle spalle, e parlarne in modo degno, sarebbe impresa eccedente i limiti di un articolo. Una sola caratteristica vogliamo notare, o meglio un contrasto: nell'impeto battagliero che spinge il guerriero e il popolo tedesco al brusco attacco, rompendo ogni indugio, noi riconosciamo l'antichissimo furore teutonico, l'im-



CONTADINE POLACCHE.

peto che spingeva i Germani seminudi sotto i pali delle legioni, quella che i Tedeschi stessi con sintetica parola chiamano « Rauflost (voglia di combattere) ». Il Tedesco è di sua natura battagliero ed avventuroso, la stessa furia di espansione, che lo ha reso minaccioso alla supremazia commerciale della Gran Bretagna, non è che una trasformazione di questo istinto combattivo. In realtà, quello che spinge la razza teutonica è ancora l'antico spirito dei Vikings scandinavi, dei Normanni conquistatori del Cimbrico del Teu-

tono in cerca del caldo mare meridionale. Lo Slavo, invece, per quanto eroico soldato, in fondo è un pacifista e un sedentario, si batte e schiaccia, ma non cerca la battaglia, nè la

peregrinazione in paesi lontani. Fino al secolo decimosesto la Russia visse separata dal mondo, quando un pugno di Normanni aveva già conquistata l'Inghilterra e l'Italia meridionale e la marea germanica aveva completamente trasformato i paesi del sole.

Ma non la sola foga battagliera, bensì l'istinto di conservazione costringe i Tedeschi



SERBIA - UN METROPOLITA.

dell'Austria, così allegri ed espansivi in confronto ai loro fratelli settentrionali, a stringersi in lega coi bellicosi Magiari ed a cercare l'urto dei Serbi sulle rive del Danubio! L'onda slava prorompe irresistibile dal sud, minacciando di soffocare sotto fiotti di Serbi, di Sloveni, di Cechi, la germanità della vecchia città degli Imperatori e, d'altra parte, anche i finnici Magiari nelle loro lotte coi Croati hanno misurato l'imminenza del pericolo! Il magiarismo, minacciato pure in Transilvania dal diuturno contrasto coi Rumeni, ricorda il valore unnico dei padri, selvaggi devastatori delle Germania superiore e dell'Italia settentrionale, spavento di margravi e di conti carolingici, il gagliardo pastore della Pussta errante tra il Tibisco e il Danubio sulle terre degli antichi Jazigi, si appresta a vibrare la lancia contro il fantaccino serbo, laborioso contadino, allevatore di maiali nelle verdi valli della Morava. Rifugge il gran ricordo di Stefano Duscian, allorché la spada serba dall'Adriatico al Mar Nero faceva tremare i Cesari di Bisanzio!

In disparte i Rumeni latini, incerti fra i fratelli che gemono sotto il giogo magiaro e quelli che si dicono Russi in Bessarabia, attendono, pur sorvegliando i Turanici Bulgari e i loro cugini Turchi anelanti a prossime riscosse.

Ma la grande guerra ora romba a nord-ovest sull'antico limite renano che sa le lotte della preistoria celtica e germanica e quelle eroiche delle legioni contro i Teutoni seminudi.

Nell'antica Belgica da molti anni il diuturno contrasto tra Fiamminghi e Valloni pareva minacciasse addirittura l'unità dello Stato, i Fiamminghi (di razza basso-Tedesca) imponevano lingua, iscrizioni, carattere germanico allo Stato, i Valloni, celto-latini, forti della loro massa compatta (40 % della popolazione) con sforzi accaniti riuscivano a mantenere l'antico confine etnografico che da Liegi, passando per Bruxelles, raggiunge in Francia il Mar del Nord a sud di Dunkerque. Ma ora l'improvviso attacco tedesco — del quale i Fiamminghi un tempo erano ritenuti poderosa avanguardia — ha determinato una di quelle improvvise reazioni di sentimento e di orgogli che possono mutare i destini di un popolo: e se il Belgio uscirà incolume dalla crisi, la pace delle razze creerà una coscienza belga e l'antica divisione si andrà attenuando.

Se la Francia non fosse mossa da ben altri motivi politici e morali, un solo fatto presto

o tardi avrebbe dovuto indurla a rompere in visiera alla rivale: negli ultimi anni l'antichissimo confine etnico mantenuto con lotte eroiche dal tempo di Carlo il Calvo si andava spostando verso occidente con una rapidità impressionante. La elevata civiltà francese porta con sé (come è noto) la rarefazione della popolazione: or bene, sotto la pressione tedesca e per un naturale fenomeno di osmosi, i dipartimenti dell'Est, già culla della più pura gente franca, si andavano germanizzando in modo pericoloso. Nel dipartimento di Meurthe et Moselle l'elemento operaio germanico aveva quasi intieramente sostituito quello indigeno, ripetendo il fenomeno, per cui, alla fine del secolo quarto, le rive del Reno e la Gallia Belgica si trovarono spoglie di abitatori Latini e Celti senza battaglia e le guarnigioni Romane — presto imbarbarite — si trovarono sole a rappresentare un'autorità illusoria.

È oramai uno sforzo supremo per riportare la cultura latina al Reno: riuscirà? In caso di successo, certamente il terreno sarà facilmente riguadagnato, perchè la superficiale e mal tollerata germanizzazione delle provincie annesse dileguerà davanti all'influsso della beneamata cultura francese; ma se il successo tedesco permettesse alla Germania di fare un altro passo verso ovest, il pericolo non sarebbe più francese, ma europeo.

E a parare tale minaccia è sorto l'anglosassone fratello sì del del Germano, ma da lui diviso da irrimediabili contrasti egemonici: ma di lui non dobbiamo occuparci, perchè tale intervento puramente politico, come quello eventuale del mongolo-turanico Giappone, non involve per ora problemi di razza e di cultura.

Così noi abbiamo passato in rivista i giganti che contendono per l'egemonia e per la vita: Germania ed Austria, ferrate e corazzate come guerrieri medievali, spalla a spalla sferrano colpi formidabili. Ma contro si leva la spada di Francia, l'impassibile Albione vibra il Tridente, il Sarmata colossale brandisce la clava. Nessuno manca all'immenso agone.

Nessuno? Uno manca.

Chiuso nella sua penisola fra i tre mari, chino il volto adusto dal sole di Libia, egli passa e ripassa lentamente la corta spada romana sulla cote.

Che attende il gigante latino?

La sua ora.

V. CACCIAMI.

La guerra europea, e le condizioni eccezionali in cui per riflesso si trova il nostro Paese, non devono sospendere nè ritardare l'attività del Touring.

I nostri benemeriti propagandisti debbono quindi continuare ed intensificare anche in questi momenti l'opera loro per procurarci sempre nuove adesioni di Soci.



Nei Paesi della Guerra

Preparata nella breve pace da laboriose e occulte rivalità politiche ed economiche, dalla fatalità stessa dell'equilibrio instabile degli interessi e delle cupidigie, dagli imperialismi ambiziosi e dalla necessità dei contrappesi, per orgoglio storico e per smodato amore delle patrie, per l'inflessibile fatalità della lotta alla sopravvivenza o all'egemonia, la formidabile guerra travolge a uno a uno i popoli e sembra voler mutare il corso intero delle storie.

Non è la promessa rivoluzione dei popoli che a sè rivendicano le antiche patrie e sommovono la compagine d'Europa gettando i nuovi confini; ma è la guerra immane della conquista, dissimulata dalle diplomazie, rovesciata come una valanga dall'infinitesimo granello caduto a tempo sulla bilancia dei destini. È l'improvviso delle cause continue, del definitivo assetto delle preparazioni remote; e la macchina opera degli armamenti a migliaia sui campi della strage le creature modellate con uniformità spa-

ventosa, come un prodotto d'industria manifatturiera che dovrà correre i mercati del mondo.

Nel Mediterraneo germanico, tra la minaccia russa del golfo di Bòtnia e di Finlandia e la minaccia inglese del Mare del Nord, la flotta tedesca mira allo scampo, protraendo l'insidia del blocco alle importazioni, che dovrebbe vincer la Germania per fame. Nel Mediterraneo romano, la più certa ragione e improrogabile di rivalità europea, che le mutevoli intese fra Stato e Stato e combinazioni politiche non riuscirono a neutralizzare, che fa temere una Confederazione balcanica e di ogni questione d'Oriente fa una questione d'Occidente, che ha spinto l'Inghilterra in Egitto, l'Italia in Tripolitania, la Francia al Marocco e fa sperare alla Russia di raggiungere Smirne, all'Austria Salonico, alla Germania la regione attraversata dalla ferrovia di Bagdad — la più potente flotta del mondo



LA FORESTA NERA (FELDSEE).

incrocia con quella francese a rompere gli ambiziosi piani teutonici.

E sull'Atlantico la combattività disputatrice dei commerci si arma alla rovinosa guerra delle nazioni; mentre sull'Oceano che i compagni superstiti di Magellano chiamaron Pacifico, quando usciti dalla stretta « de todos los Santos », irta di rocce, scogliosa e tormentata, brulla e procellosa, per quaranta giorni batterono il Grande Oceano, scivolando nel vento su acque terse e tranquille, — la bellicosa avventura annuncia alle colonie mutevole fortuna, vigili alle due sponde le rivalità marinare del Giappone e degli Stati Uniti.

Al limite occidentale della regione etnografica slava che nel VII secolo giungeva

sino alla Danimarca, al nodo montagnoso germanico, alle Alpi Giulie e Dinariche e, quando si raccolsero ad unità politica gli Slavi della Balcania, dovette cedere al riflusso delle genti germaniche verso oriente e, travolti gli Avari, allo stanziarsi dei Finni - Ungheresi, cosicchè Tedeschi e Magiari, oltre i Valacchi, arginano e rompono la continuità slava.

È un immenso campo di guerra cinto di fortificazioni e naturali difese. Tra la Vistola e il Bug è il triangolo trincerato polacco di Ivangorod, Novogorod, Novogeorgiewsk, Brest-Litowsky; a nord della regione acquitrinosa del Pripet, a bracci fluviali impaludati e boschi impervii, nuda e spopolata, è il secondo sbarramento fortificato di Kowno, Ossovietz, di fronte all'as-



NAMUR - LA MOSA E LA CITADELLA.

georgiewsk, Brest-Litowsky; a nord della regione acquitrinosa del Pripet, a bracci fluviali impaludati e boschi impervii, nuda e spopolata, è il secondo sbarramento fortificato di Kowno, Ossovietz, di fronte all'as-



STRASBURGO - LA PIAZZA KLEBER.

setto difensivo prussiano, tra la Vistola e l'Oder, di Dànzica, Stettino, Breslavia, Thorn; e a sud lo scacchiere di Kiew, Rowno, Lutzk, Kremenez fronteggiante le piazze forti austriache nella Galizia, di Cracovia, Przemyśl, Leopoli, tra la Vistola e il Dnjester.

Al limite orientale della regione etnografica francese che varca il confine politico spingendosi in territorio svizzero, tedesco e belga, dal Giura al mare del Nord, è una cortina difensiva di forti in doppia ala, la Belfort a

lungo il Reno, nell'Alsazia a protezione dei ponti, dei passaggi meridionali della Selva Nera, di Colmar e Strasburgo dirimpetto alle cupole dei Vosgi, e nella Lorena, per una

linea di 100 Km., da Diedenhofen alle alture di Château Salins, che una zona acquitrinosa congiunge alle opere di Molsheim e Strasburgo. Metz è il nodo strategico di questo formidabile apparato di guerra, il « baluardo della Germania » pronto « a difendersi contro tutti » com'ebbe a dire dieci anni or sono l'impera-



LIEGI - LA MOSA.

tate sulle alture della Mosella, da Toul a Verdun sulle alture della Mosa, dalla Mosa alla Schelda nel cuore del Belgio, tra Namur, Anversa e, in territorio germanico,

tore Guglielmo II, quindici giorni dopo aver inaugurato a Magonza un ponte con le parole: « Questo ponte destinato a sviluppare le relazioni pacifiche potrebbe servire a fini

più gravi», quando già a Karlsruhe avea mostrata apertamente la sua ostilità alla Francia, specie pel recente accordo franco-inglese dell'8 aprile 1904.

A Metz, un mese dopo la dichiarazione di guerra del 19 luglio 1870, furono accerchiate le truppe del generale Bazaine; da Metz, sulla via di Châlons e la Marna si raggiunge Parigi.

Ma nel 1792 l'audacia e il genio di Dumouriez salvava la Francia dall'invasione prussiana già minacciosa da Verdun presa il 2 settembre, quand'egli sbarrava all'armata nemica i passaggi della foresta impaludata e ineguale delle Argonne attraverso cui sarebbe stata raggiunta Châlons. Dumouriez, da Sedan, era lontano dalla foresta di tutta la sua lunghezza; il nemico ne occupava la fronte, ma avrebbe avuto chiuso il cammino dai forti dei Paesi Bassi, se avesse dovuto rimontarla verso Sedan, e dal campo trincerato di Metz, allora francese, se la rimontava dalla parte opposta. La sera, dopo il consiglio di guerra che non aveva visto scampo se non nella ritirata verso la Marna e Châlons, il generale francese esaminava la carta con un ufficiale: Thouvenot. Indicandogli col dito le Argonne e i corsi d'acqua da cui sono attraversate:

«Ecco — gli disse — le Termopili di Francia: se io posso arrivarci prima dei Prussiani, tutto è salvo!».

A 44 anni di distanza, da quando Bismarck faceva sapere a tutta Europa l'affronto di Re Guglielmo di Prussia, che volgeva le spalle all'Ambasciatore di Francia quando questi chiedeva garanzie per la successione

alla corona di Spagna — i Tedeschi hanno valicata nuovamente la frontiera per punire la Francia delle sue aspirazioni alla rivincita, e per affermare la loro supremazia in Europa conquistata col prodigioso progresso economico e la rapida fortuna coloniale. E come il maresciallo Moltke, l'indomani stesso della vittoria, preparava il piano di offensiva per la futura guerra che è quella presente, così si racconta che il principe Federico Carlo, dopo la capitolazione di Sedan, abbia detto: «Noi abbiamo vinto la Francia militar-

mente; il compito nostro è ora di vincerla industrialmente». E nessun nemico fu più strenuo alla lotta e più fortunato. Dal 1872 al 1900 la popolazione germanica che contava nel 1800 ventun milioni si accresce di 14 milioni raggiungendo i 65; la Francia che la superava di 6 milioni al principio del secolo, dal 1872 al 1910 non aumenta che di un milione e mezzo la sua popolazione. Nello spazio di 27 anni, dal 1883 al 1910, costruisce più che 23.000 chilometri di stra-



COLONIA - IL DUOMO.

de ferrate, cosicchè ha uno sviluppo relativo di 11 km. per miriametro quadrato, mentre la Francia non ne conta che 9; e alle comunicazioni per terra si aggiungono quelle fluviali, specialmente sul Reno, sul Weser, sull'Oder, sulla Vistola (rese più intense dalla canalizzazione congiungente) e sull'Elba che permise il grandioso sviluppo del porto di Amburgo.

La sua marina mercantile è la seconda tra le marine del mondo, avendo triplicato dal 1896 al 1909 il tonnellaggio dei vapori e realizzando un aumento pari al 129 per cento, mentre la Francia non ne ebbe che in ragione del 60 per cento; e il commercio si moltiplicò così rapidamente da raggiungere

un incremento superiore a quello della stessa Inghilterra, triplicando dal 1892 le esportazioni e importando per due volte e mezza di più, quando in Francia si raddoppiavano bensì le importazioni, ma le esportazioni non aumentavano che del 75 per cento. E se, nei vent'anni che seguirono la grande guerra, la Germania crebbe 205 società tra industriali e commerciali, ne crebbe 857 nei quattro anni seguenti, contandone ora circa 6000, e sui mercati del mondo riversa i suoi prodotti che non temono concorrenza di prezzo, data l'enorme produzione e diffusione e la loro qualità.

Nè mira esclusivamente alla navigazione sul Baltico e sul Mare del Nord, ma vuole il Mediterraneo cui converranno grandi strade che si preparano o si compiono dal Capo al Cairo, da Scutari d'Asia a Bassora, da Alessandria a Calcutta, e interviene nell'impresa della via ferrata di Bagdàd tracciando un nuovo itinerario, non più nel cuore dell'Asia Minore per Angora e Sivas, poi per Mosul, ma da Eski - Sheir per Conia, Adana, Alep-

po, contornando il golfo di Alessandretta, e congiungendo la ferrovia al Mediterraneo all'altezza del porto di Mersina con un nuovo braccio — impresa di compagnia francese, di cui i tedeschi acquistano il maggior numero di azioni. Cosicché nell'Asia Minore e nella Siria le ferrovie che posson dirsi germaniche raggiungono uno sviluppo superiore ai 2300 chilometri, mentre quelle francesi non raggiungono i 90; senza contare quelle già concesse, ma non ancora costrutte, le quali per 3700 km. saranno tedesche e per 290 franco-belghe. Con incredibile tenacia la Germania ha conquistato economicamente queste regioni della Turchia asiatica;

e la sua penetrazione nella Siria, con opere agricole, commerciali, industriali, ospitaliere e con scuole, è tale che suscitò recentemente i timori della Francia. Inoltre, per dominare la grande via commerciale e strategica da Gibilterra a Porto Said, tentò, benchè invano, di ottenere una stazione di carbone in Creta, quindi la concessione dell'isola di Citera da parte della Grecia, o, da parte della Turchia, un approdo in Tripolitania, prima del brusco intervento italiano, come tentò un accordo con l'Austria per far di Trie-

ste un porto comune. Ma la guerra balcanica giovò alle mire tedesche, e la squadra che nel novembre del 1912 si formava nel Mediterraneo, col *Goeben* e il *Breslau*, altre altri quattro incrociatori più piccoli, nel gennaio del 1913 vi si stabiliva definitivamente, malgrado la Russia che vorrebbe anch'essa Alessandretta, e malgrado l'Inghilterra e la Francia che mirano alla Siria.

Tuttavia il pericolo germanico, più che nel Mediterraneo, è grave alla Francia nel suo territorio stesso entro i confini della

patria, vinti grado grado da un'infiltrazione insidiosa di popolo, dalla penetrazione irresistibile dei prodotti, e dal trapiantarsi su suolo francese di società industriali e commerciali germaniche.

La produzione del ferro dal 1870 ad oggi è più che sestuplicata in Germania, ma per l'enorme sviluppo della metallurgia verrà il giorno in cui il ferro mancherà, malgrado le importazioni, e l'industria dovrà recidersi alle radici.

La Francia, invece, che appariva trent'anni or sono priva di ricchezze minerarie, negli ultimi quindici anni vide la sua produzione in ferro raggiungere i 16 milioni di tonnell-



REIMS - LA CATTEDRALE.



ANVERSA - IL BACINO FIAMMINGO.

late, mentre erano 4 nel 1896; e si calcola che un rendimento di tre miliardi di tonnellate possa essere dato dai giacimenti del bacino « Meurthe et Moselle », nelle tre zone di Nancy, di Briey (2 miliardi) e di Longwy, senza contare che i baciini dell'ovest, di più recente scoperta, che comprendono i dipartimenti del Calvados, dell'Orne e della Manica, prolungandosi forse sino alla regione di Versailles, si estendono per quindicimila ettari di terreno sfruttabile.

Perciò la Germania si avventò sulla preda e la fece in Francia da padrona, non solo acquistando il minerale, ma acquistando diritti di piena, intera proprietà, non paragonabili a quelli concessi a industriali francesi in Germania per lo sfruttamento delle miniere di carbone, che complessivamente sono ben lungi dall'eguagliare la parte di un solo concessionario tedesco in territorio francese.

Infatti, nei bacini dell'est, nella Lorena, le concessioni tedesche comprendono 10 mila ettari (la settima parte del bacino), nei bacini dell'ovest 7300 ettari (la metà); cosicchè le grandi officine d'oltre Reno posseggono la quinta parte in superficie delle ricchezze minerarie francesi, e per di più si avvantaggiano acquistando vaste estensioni di territori limitrofi. I giornali francesi insorsero, furono fatte petizioni ai ministri e presi provvedimenti, malgrado la opposizione di industriali francesi interessati nelle imprese germaniche. Ma

la stampa tedesca protestò, minacciò, e recentemente scrisse: « È tempo che la Germania dia a questa agitazione odiosa una risposta conveniente. Gli uomini d'affari francesi non hanno avuto il coraggio di protestare contro una campagna che dovrà far perder la pazienza un giorno al Michele te-



ANVERSA - MONUMENTO A LEOPOLDO I E LA BANCA NAZIONALE.

desco ». Ed appaiono un presentimento le parole di Henry Gaston che vedeva incombere sulla Germania il pericolo della crisi metallurgica: « È il crollo delle grandiose officine raggruppate nella provincia renana, nella Westfalia, nella Slesia, nella valle della Sar-

re. Saranno 20 milioni di abitanti ridotti a cercare il pane..., sarà la morte più pronta che in caso di carestia, essendo il ferro sul nostro globo più raro che non sia il pane indispensabile. Forte della sua attuale potenza, la Germania non vuole morire; sentendo la sua fine vicina, lotta contro la sorte. E, certamente se mai una rivendicazione ebbe carattere nazionale è questa preghiera del popolo tedesco al dio

del ferro; e se le circostanze spingeranno un giorno il Kaiser a decisioni violente, sarà quasi una crociata, sarà la guerra per la conquista del pane che lo condurrà a passar le frontiere ».

*
*
*

Dall'Atlantico al Reno, dal Mediterraneo



LA NAVIGAZIONE SUL RENO: PRESSO COBLENZA.



BRUXELLES - IL MUNICIPIO.

e dalle Alpi alla Manica e al mare del Nord è la regione che chiamiamo francese, se anche essa comprende, oltre al Lussemburgo e al Belgio, l'estremità sud-est dell'Olanda, protesa fra il Belgio e la Prussia Renana. Dall'alto Danubio alle rive del mare del Nord e del Baltico, dal Reno all'alta Morava e alla Vistola si allarga, più ampia, la regione che noi diciamo germanica. se anche nella sua parte orientale prevale l'elemento slavo minaccioso, fin dall'alto medioevo, nella valle della Saale a cui, presso il limite NO dell'altipiano boemo, fluiscono le acque della Selva di Franconia.

Quando non erano ancora le Alpi — sorsero, lambiti dal mare o da grandi lagune salmastre, i tavolati di cui il rilievo di Bretagna, l'altipiano francese e i monti della Germania meridionale, dalla Foresta Nera ai Sudeti orlanti a NE l'altipiano boemo, non sono che i resti variamente foggiate dalla serie dei sollevamenti e delle pressioni laterali, variamente elaborati, a seconda della loro costituzione, dall'erosione acquee e atmosferica.

Dalla Porta di Borgogna che, al limite della regione alpina, mette in comunicazione la valle del Doubs, subaffluente del Rodano, con quella del Reno, la Franca Contea e il Baden — stendesi, sino alle falde orientali dell'altipiano di Hardt, continuazione settentrionale dei Vosgi, l'Alsazia attraversata in quasi tutta la sua lunghezza dal canale Rodano-

Reno che bagna Mülhausen (l'industria cotoniera ha, nell'ultimo secolo, decuplicata la sua popolazione), e si allaccia al Reno a Strasburgo cui scende, da Toul e da Nancy, il canale della Marna. L'Alsazia dove, già nel secolo XIII, per le fiere cui accorrono i mercanti della Lorena e della



BRUXELLES - LA GRANDE PIAZZA COL PALAZZO REALE

Franca Contea, del Württemberg e della Franconia, ha non poca importanza Strasburgo, a circa 150 km. da Nancy, sull'incrocio delle grandi strade tra la Fiandra e la Svizzera, tra la Germania di SO e il bacino di Parigi — occupa, con parte del Palatinato, del Baden e dell'Assia la zona di sprofondamento nota sotto il nome di fossa renana.

Nell'età terziaria, quando le Alpi, sollevandosi, premono contro gli antichissimi massicci francesi e germanici, mentr'esse si flettono ad arco, vien rotta, a nord del Giura, la continuità del granitico massiccio alsaziano, aprendosi in esso una fossa meridiana, lungo la quale si avrà ben presto una serie di esplo-



LA NAVIGAZIONE SUL RENO PRESSO BINGEN.

sioni vulcaniche: la valle del Reno, fra Basilea e Magonza. Così, a settentrione, tra Magonza e Colonia, si rompe la continuità di un grande massiccio scistoso.

Resti del primitivo massiccio alsaziano sono, a ponente della fossa, i Vosgi e l'Hardt; a levante la Foresta Nera e l'Odenwald, a nord del basso corso del Neckar che rag-

giunge la destra del Reno a Mannheim. A ponente della fossa, ossia sulla sinistra del Reno, sono l'Alsazia, presso il cui confine settentrionale le giornate di Weissemburg e di Woerth prepararono, nei primi giorni d'agosto del settanta, la rapida vittoria prussiana; e il Palatinato, fertile di luppolo e di vini, la cui vita si accentrò nel secolo XII a Spira celebre per la sua cattedrale dalle cento torri, e a Worms famosa per il trattato fra papa Calisto II ed Enrico V, che nel 1122 segnò la breve tregua tra la Chiesa e l'Impero. A levante della fossa, sulla destra del Reno, sono il Baden che deve il suo nome alle terme già frequentate nell'antichità (la modernissima Mannheim ha rapidamente superato in importanza economica Karlsruhe) e l'Assia che ha per suo centro storico Magonza, di fronte alle terme di Wiesbaden. Magonza, a poco più di 80 metri, presso la confluenza del Meno, sorge non lungi dal limite meridionale del massiccio scistoso che il Reno ha rotto con la fossa profonda, orlata a tratti da rocce basaltiche e trachitiche, da piccoli laghi craterici, lunga 120 km., fra Bingen e Bonn, la cittadella intellettuale della Prussia Renana cresciuta fra le fortezze di Coblenza, che domina la foce della Mosella, e la cinta difensiva orlante l'antica colonia romana che nel I secolo di Cristo ebbe nome da Agrippina e meritò nel rinascimento il nome di Roma germanica.

Resti dell'antico massiccio scistoso renano

sono, sulla sinistra del Reno, gli aspri rilievi di Hunsrück e di Eifel che, divisi dal corso tortuoso della bassa Mosella, formano l'orlo settentrionale dell'altipiano di Lorena; sulla destra del Reno, il maggior rilievo del

Taunus (noto per le sorgenti termali di Wiesbaden e di Ems più che per i suoi oppidi, propugnacoli estremi settentrionali dell'antico «*limes Germanicus*» che, a mezzogiorno, attraversò la Franconia, raggiungeva Ratisbona) e il pianoro di Westerwald, a nord del Lahn sboccante presso Coblenza.

Fra l'alta valle della Mosa che ha, come la Marna, le sue sorgenti nell'altipiano di Langres, e la sezione occidentale dell'antico massiccio alsaziano, sorge l'altipiano che ha nome dalla Lotharingia, possesso, a mezzo il secolo nono, di Lotario nipote di Carlo Magno.

L'altipiano di Lorena dove non mancano alture isolate vulcaniche come quella che domina la collina di Essey, a sud-est di Nancy, dovuta a due filoni di basalto — ha, nell'insieme, carattere di paese collinoso, ma assume qua e là, malgrado l'esigua altitudine (poco più di 300 metri), aspetto di rilievo montuoso (così come avviene delle Ardenne,

e in Bretagna, dove i duri scisti di ardesia prendono forma di aguglie e di erte scarpate) per le sue valli profondamente incise nelle zone di rocce tenere, per qualche aspra parete e per la violenza dell'erosione che ne diminuì grandemente l'altezza, facendolo più basso del resistente massiccio delle Arden-



LIEGI - IL PONTE DES ARCHES.



MAGONZA - LA CATTEDRALE.

ne, coperto da una coltre di rocce terziarie, il cui lembo meridionale spetta al bacino delle Alzette, ossia al Lussemburgo. La Mosa ha potuto aprirsi un varco nel massiccio delle Ardenne, appunto perchè un tempo, nell'ultimo periodo dell'età terziaria, quando il mare del Nord giungeva sino a Namur, l'altipiano di Lorena era considerevolmente più alto, non solo delle Argonne, fra l'Aisne e la Mosa, che si avvicinano ai 350 metri, ma anche delle Ardenne, aspro altipiano dove il suolo, coperto in parte da boschi, è, per l'impermeabilità degli strati superficiali, acquitrinoso. La Mosa che ha uno sviluppo di circa 950 km., notevolmente superiore a quello della Senna e quasi uguale a una volta e mezza quello del Po, traversa le Ardenne con una serie di meandri, di forma quasi circolare, come quello che orla Revin; lungo le rive concave di questi meandri scendono, su ripidi fianchi, foreste, mentre lungo le rive convesse digradano leni pendii di colture. Il terreno appare, perciò, considerevolmente diverso sull'una e l'altra riva, così come avviene della Senna inferiore che nel traversare gli altipiani terziari, fra Parigi e il mare, descrive curve più ampie che chiudono foreste come quella di Rouvray a sud di Rouen.

Importa assai, quindi, la scelta della riva per un esercito in marcia; e non meno preziosa della conquista della valle di un fiume, può esser, talora, quella di un antico corso fluviale, come la valle inaridita, a grandi meandri, aperta alle porte di Toul, a ponente di Nancy, attraverso il Plateau de Haye, alta cinquanta metri sul livello dei terrazzi d'alluvione antica della Mosa — grande linea di comunicazione seguita dalla ferrovia, dalla strada Parigi-Nancy, dal Canale dell'Est e protetta da una linea di forti che si allaccia verso il nord alla grande linea Nancy-Verdun.

La parte meridionale dell'altipiano di Lorena è profondamente solcata dalla Mosella che scende dai Vosgi, ed è, nel suo alto corso, così forte baluardo naturale che fra i campi trincerati di Epinal e di Toul, è una linea di quasi 50 km. che può dirsi interamente sguarnita. La Mosella è raggiunta, a valle di Nancy, dalla Meurthe che attraversa anch'essa un paese accidentato, scarsamente popolato.

Nella Lorena francese che corrisponde approssimativamente alla parte occidentale e meridionale dell'altipiano, la densità della popolazione è un po' inferiore alla densità media di Francia (74 per kmq); mentre nella Lorena tedesca che corrisponde alla sezione centrale e di NE ed è solcata dalla Sarre sboccante nella Mosella a Treviri, termine romano del paese dei Celti, e nel Lussemburgo che occupa la sezione settentrionale, la densità supera i 100 abitanti per kmq.

Tra l'altipiano di Lorena e il Giura sorge il baluardo dei Vosgi — dalle caratteristiche cupole note sotto il nome di « ballons » — rilievo granitico che ha subito tutta la sua evoluzione, poichè la decomposizione chimica, più ancora che la disaggregazione meccanica, lo ha vestito di un mantello di arena, rendendo più dolce il pendio, ma creando anche un terreno che si satura d'acqua come una spugna. La linea di confine è la linea di cresta che oscilla intorno ai mille metri: più dolce è il pendio del versante francese che riceve una quantità di pioggia assai maggiore, avendo Nancy una precipitazione di poco inferiore agli ottocento millimetri, mentre, nella pianura d'Alsazia, Colmar, che è approssimativamente alla stessa altitudine, ne ha meno di cinquecento. Presso il limite settentrionale della catena dei Vosgi sorge, a poco più di 350 metri, Belfort, estrema rocca della Franca Contea, baluardo dell'alta valle del Doubs, ov'è Besançon, e del bacino dell'alta Sôna ove sorge, ai confini della Costa d'oro, Digione.

* *

Dall'orlo del Giura franco-elvetico formato da fasci di catene parallele, con una tipica rete fluviale a zig-zag in cui i fiumi corrono in valli longitudinali e trapassano in altre valli longitudinali attraverso profonde gole che diconsi *cluses*; dalle vette dei Vosgi al bassopiano rigato dal Reno inferiore che include tra l'Ijssel e il Waal il suo ampio delta (in cui si confonde quello della Schelda), dopo un corso di più di 1350 km. di cui solo 275 spettano al corso superiore che termina a Basilea — è l'antico confine tra Celti e Germani dove in ogni tempo fu aspra la lotta dei popoli pel diritto elementare della sopravvivenza.

Oggi i forti francesi, da quelli di Belfort che dista 165 km. da Metz, a quelli di Lilla che ne dista 280, furono creati per la difesa della vasta regione estesa dall'altipiano di Langres alle colline piccarde, dal rialto normanno a quello delle Argonne, dove gli strati quasi orizzontali di sabbie, argille, calcari e marne hanno, dall'età terziaria, presentato così diversa resistenza all'erosione che si crearono aride piattaforme di strati calcarei resistenti (con scarsa popolazione), come quella dell'isola di Francia a NE di Parigi, e fresche valli profondamente incassate nelle argille sabbiose inferiori, dove la popolazione si addensa, formando così una varietà pittoresca di piccoli « paesi naturali » chiusi fra colline sabbiose, coperte di boschi, allineate da NO a SE parallelamente al corso della Senna. E questo il bacino cui convengono tutte le strade di Francia, dal Reno, dal Belgio, dalla Manica, dall'Atlantico e dal Mediterraneo: il bacino di Parigi.

PAOLO REVELLI.



LO SBOCCO DELLA VALLE DEL BISAGNO.

DA GENOVA A PIACENZA ATTRAVERSO L'APPENNINO LIGURE

Fra Genova e Piacenza esiste una zona veramente turistica di circa 140 chilometri di lunghezza, la quale per quanto sia nel centro dell'Italia settentrionale — dove palpita l'impulso di tante energie — dorme dimenticata.... sconosciuta....

Tranquille ed inoperose scorrono le poderose acque dei suoi fiumi; le audaci vette de' suoi monti inutilmente si elevano fra l'azzurro eterno del suo cielo a contemplare il mare ligure da una parte, la fertile pianura lombarda dall'altra, oltre la quale si disegna l'argentea corona delle Alpi Italiane. Questa regione alpestre e nativa, ricca di tante bellezze naturali, di preziose sorgenti, di pittoreschi paeselli medioevali circondati da foltissimi boschi di castagni che potrebbero essere un desiderabile soggiorno estivo, di amene passeggiate sul tappeto erboso e profumato del più maestoso altipiano dell'Appennino Ligure... è ancora semi sconosciuta e pochis-

simo frequentata, perchè fino a ieri fu priva di comodità di comunicazione.

Fino al luglio 1913, questa vasta zona era percorsa in tutta la sua lunghezza da diligenze a cavalli che impiegavano un'infinità di tempo — mettendo a dura prova le ossa del povero passeggero che osava affrontare l'arduo cammino; oggi invece un raggio benefico di civiltà e di progresso apporta a queste pittoresche vallate una nuova vita.

Un innapuntabile servizio postale automobilistico bi-giornaliero unisce Genova a Piacenza e con esso il turista può provare, comodamente seduto in eleganti vetture, la gradita e svariata visione dei più pittoreschi panorami, dal mare al monte, dal monte al piano...

Queste automobili postali partono da Genova — da quella Piazza Corvetto che a buon diritto si può considerare una delle più belle piazze d'Italia — percorre la via Assarotti e per la Piazza Manin sbocca nella ridente vallata



DILIGENZA CHE FACEVA SERVIZIO FRA GENOVA E PIACENZA.



BOBBIO - MONTE PENICE (M. 1460 S/M).

del Bisagno. In pochi minuti si giunge a Prato dove la strada comincia a salire fiancheggiando il fiume, dal quale sono azionate numerose fornaci di cemento, ricche cave di ardesie, e tosto si giunge a Traso che appare tutto ad un tratto, come nascosto fra l'ombra deliziosa della ricca vegetazione che lo circonda. Traso trovasi a 340 metri sul mare, ha Ufficio Postale, Telegrafico e Telefonico, nonché un buon albergo.

La corsa vertiginosa verso l'alto, continua dopo brevi minuti di sosta, cullando il passeggero in numerose svolte ombreggiate da un folto bosco di castagni il cui fresco rezzo scende gradito a dar nuova vita ai polmoni stanchi ed esausti dall'afa opprimente della città.

A grande velocità si passano i graziosi paeselli di Bargagli, di Piancarnese, di Colla di Boasi ed in breve si giunge alla Scoffera, a 678 metri sul mare. Dal Colle della Scoffera si domina uno splendido panorama: da una parte la valle del Bisagno fino al mare, dall'altra la Scrivia, che dai pittoreschi monti di Torriglia scende come un serpe d'argento fra il verde cupo della valle, a dividere questo primo contrafforte dell'Appennino Ligure.

Si lascia quindi la valle del Bisagno, la strada discende quasi precipitosamente fino a Laccio, dove si passa la Scrivia e lasciando a sinistra la strada di Montoggio-Busalla si risale nuovamente in ardite risvolte fino a Torriglia. Questa si erge maestosa a 764 me-

tri sul mare, appoggiata artisticamente al monte Prela o Colletto (m. 1407), il quale la circonda con un magnifico anfiteatro di pittoresche montagne, come per amorosamente proteggerla.

A Torriglia esiste Ufficio Postale, Telegrafico, Telefonico, vi sono buoni alberghi colle moderne comodità, servizi di vetture e di automobili. Una numerosa colonia genovese sceglie ogni anno questo lieto soggiorno, per passarvi l'estate e per fare frequenti gite sul vicino monte Antola, dove da 1598 metri sul mare si può godere di un magnifico panorama. A Torriglia si cambia vettura, e dopo una ventina di minuti di fermata si prosegue, salendo in breve alla Galleria, punto massimo di altitudine che raggiunge questa pittoresca strada, a 836 metri sul livello del mare. Questa galleria



PANORAMA INVERNALE IN ALTA VAL TREBBIA

trafora per un centinaio di metri la sommità di questo colle, per sboccare improvvisamente in un'altra vallata e per offrire al passeggero nuovi e svariati godimenti di vista.

Poco lungi, a sinistra, scaturiscono dalla viva roccia le sorgenti del Trebbia, la cui vallata immensa ora si para innanzi, frastagliata da imponenti catene di montagne che si confondono ormai con delicato contrasto di tinte nel lontano orizzonte.

La strada discende in deliziose ondulazioni, l'automobile vola. Passa il primo ponte sul Trebbia, tocca Serra, risale, ridiscende a Montebruno dove è degno di vedersi il ve-



PONTE DI ROCCA CORVI (OTTONE).

nerato Santuario dedicato a M. V. ed il medioevale Convento. Da Montebruno la strada continua costeggiando il Trebbia per Dueponti, dove confinano le provincie di Genova e Pavia, proseguendo poscia per Loco, Isola Gorreto e Ottone, sempre pianamente e bella.

Ottone è capoluogo di un vasto mandamento; ha Ufficio Postale e Telegrafico, alberghi eleganti e pittoreschi dintorni, nei quali abbondante e varia è la cacciagione.

Da una parte si erge maestoso il monte Lesima a 1724 metri, dall'altra l'Alfeo a 1651 ed a mezzogiorno il monte Dego a 1407, i quali possono essere meta gradevolissima di interessanti escursioni.

Da Ottone l'automobile prosegue per Bobbio, la strada è sempre più pittoresca; ora oltrepassa una roccia ardua, sopra la quale stia appollaiato un paesello medioevale, ora s'innalza sopra un alto poggio dominante la valle maestosa.

Si tocca Ponteorganasco, Rovaiola, Marsaglia, e finalmente, quasi in un magnifico volo librato, si arriva a Bobbio, che appare graziosamente appoggiata alle falde del Pénice che maestoso s'innalza a 1460 metri sopra la bella cittadina Longobarda, di cui le torri merlate ricordano le gloriose gesta dei vincitori di Legnano, ed il vecchio ponte sul Trebbia il passaggio di Annibale. A Bobbio vi sono ricche sorgenti salso-bromo-jodiche, solforose, ferruginose, che nulla avrebbero da invidiare alle grandi e rinomate sorgenti d'Italia e dell'estero, se fossero conosciute, fre-

quentate; ma purtroppo essendo quasi sconosciute, scorrono inosservate come il più modesto ruscello, riversandosi melanconicamente in Trebbia.

Bobbio è capolinea del servizio automobilistico; un'Impresa privata fa il servizio Bobbio-Genova, e la Provincia di Piacenza quello Piacenza-Bobbio, in corrispondenza col primo.

Da Bobbio si continua adunque sempre in automobile per Piacenza, lasciando a sinistra

la bella e pittoresca strada che per il Passo del Pénice (m. 1146) porta a Varzi e Voghera. La strada discende sensibilmente, la valle si allarga diventando più maestosa, più bella. A Perino già si vedono i monti trasformarsi in collina, che a loro volta, là in fondo, dove si erge fra i secolari ipocastani il medioevale castello di Montechiaro, si vedono abbassarsi e confondersi



FRA TORRIGLIA E OTTONE,

colle fertili e scintillanti pianure pacentine... In un'ora e mezza da Bobbio si arriva a Rivergaro, che si può chiamare l'ultimo gradino della lunga e pittoresca valle. Questo bel paese divide l'ultimo baluardo dei monti lontani dalla pianura immensa. Gode le fresche brezze, l'aria pura ed ossigenata della valle, come sente l'impulso di vita della vicina Piacenza. In mezz'ora l'automobile supera la breve distanza ed eccola alle antiche porte di S. Raimondo, alla storica Piacenza, alla città dei Farnesi, dove il Trebbia apporta al Po l'onda pura delle sue appenniniche sorgenti.

EMILIO CARBONI.



NON ci addentriamo nel rito e nella leggenda — vecchi e stantii ormai, l'uno e l'altra, come Bacco e come Noè — ma tra i filari delle viti dove cantano sotto il sole le più belle energie dell'autunno. Il rito pagano, spontaneo e vissuto nelle origini perchè la linfa del grappolo l'aveva tutto gonfiato di purpurea violenza, si è a poco a poco, pur nelle sue trasformazioni attraverso i secoli, ischeletrito e chiuso nella monotonia delle costumanze e delle date così da perdere la primitiva magnificenza dei contorni: la leggenda precristiana del Vecchio Testamento è anch'essa diventata una piccola cosa nel confronto col paesaggio ora quasi mondiale della vendemmia.

Ora tra i filari delle viti la gioia svaria di nuovo con mille toni spontanei. Non s'alza la canzone monferrina, quella delle Langhe, «l'esultante di castella e vigne suol d'Aleramo», come la canzone del Chianti e l'altra prorompente a Capri da una terra di fuoco. Il Piemonte ha i ritmi vendemmiali, precisi come il passo dei suoi alpini: la Toscana ha le armonie del mosto, gioconde come la voce dei suoi bimbi: la Campania ha le melòdi del vino, appassionate come l'occhio delle sue donne. E si frantumano ancora queste sensazioni regionali in cento e cento voci, ciascuna delle quali passa a folate tra i vigneti scuotendo i pampini ed

i grappoli con una sfumatura caratteristica.

Ecco un colle monferrino turrito di un castello quattrocentesco. Un alpino in licenza, tarchiato e forte, strappa di mano ad una ragazza il cesto colmo di grappoli e troppo greve. Cavalleria rusticana. La ragazza ha resistito, ma ora, alleviata, ride con gran voce: e vanno insieme, guardandosi negli occhi, incespicando e affondando nel terreno disuguale e molle verso la bigoncia ch'è ferma ad attendere sul limitare della vigna. Tra foglia e foglia li accompagna, somnesso e incuriosito, il commento delle vendemmiatrici. Ritto tra la bigoncia e i buoi il padre della ragazza prende il cesto e lo svuota. L'alpino si è fatto coraggio:

— Dunque, vecchio, il matrimonio all'anno venturo, una settimana dopo il congedo?

— Naturale. Ti ho mai detto di no? Il capitano mi scrive che fai il tuo dovere.

Nient'altro. La ragazza non ha mosso palpebra: ma gli occhi sfavillano. E questa volta torna tra i filari al braccio di lui.

Ancora nel Monferrato. Due vecchi vignajoli, proprietari dall'anima feudale, fumano nel crepuscolo la loro pipa sull'aia, seduti fra bigonce appena svuotate: un forte odor di mosto sale dai tini allineati sotto il portico. L'aia è come uno spiazzo e s'apre a ponente sopra una ridda di colline.

— Vendemmia grossa, vendemmia povera, caro mio. I filari toccan terra, i tini sono colmi e in cantina non sappiamo come disfarcì del vino fatto l'anno scorso. Bisogna



MERCATO DELL'UVA A CHERI (PIEMONTE).

(fot. Ferazzino).

gettarlo sul mercato a dieci, fino a otto lire la brenta!

— Ma tu quante brente hai ancora?

Una pausa. Il primo vecchio scruta il secondo. Poi:

— Perché questa domanda? Siamo confidenti di terra e di casa e sai certo fino al litro quanto vino ho in botte.

— Non lo so. Non mi occupo dei fatti altrui, io.

— E io non ho segreti. Mi resterà un mezzo migliaio di brente.

— È sempre una graziosa sommetta anche a dieci lire...

— Ma tu ne hai seicento, mezzo vendute proprio oggi a dodici lire la brenta.

— Non è vero. Ho passata qualche parola alla cooperativa, ma niente di fatto.

— E te ne stavi zitto? Bella amicizia!

— Gli affari son gli affari.

Il tono s'è alzato. I due vecchi hanno preso due diverse direzioni, ma poi tornano dai punti estremi dell'aia ben decisi ad accapigliarsi. In quella, dalla porta grande comune alle due case, sbuca la baraonda dei giovani, a coppie, a gruppi, vociando, cantando. I bimbi fanno catena, circondano i vecchi, ballano a tondo. Non sanno nulla. Neppure i giovani non sanno nulla e il coro continua rafforzato dagli echi dei muri. I vecchi si guardano, guardano i bimbi, si guardano di nuovo, poi ridono.

— Tanto è lo stesso.

— Già, siamo due stupidi.

Sul confine la vendemmia si eleva nel paesaggio fin quasi a raggiungere la purezza della poesia. Poesia di poeti veri. Nella piazzetta di un villaggio friulano il dottore — un reduce — durante l'ora della siesta sfodera dinanzi ai contadini affollati alcune strofe, fra le tante che tiene in repertorio per tutte le stagioni. Questa volta è a drittura poesia di grande stile: Giosuè Carducci, *Ad una bottiglia di Valtellina del 1848*:

E tu pendevi tralcio da i retici
baizi odorando florido al murmure
de' fiumi da l'Alpe volgenti

quando l'aprile d'Italia gloria
da 'l Po rideva fino allo Stelvio.
E tu nel tino bollivi torbido
prigione, quando d'Italo spasimo
ottobre fremeva a Chiavenna.

— Ragazzi, la Valtellina è dietro, dietro! S'è camminato da quel tempo! E ora gl'italiani possono bere il vino del Friuli senza pagar dogana. Alzo il bicchiere!

L'uditorio i versi non li ha capiti: ma ha capito ch'eran belli negli entusiasmi dell'oratore. Ce n'è d'avanzo. Dieci, venti viguaioli toccano con lui. E bevono. Bevono anche le ragazze nel bicchiere degli innamorati. Poi sfilano e si disseminano in tutte le direzioni verso la collina. La piazzetta è subito deserta, il sole brucia. Il vecchio dottore ricompone sul cranio la calotta che



LA VENDEMMIA DEL MOSCATO A CANELLI (PIEMONTE)

(fot. T. Rossi Casè).

si era patriotticamente levata in omaggio al Carducci e all'Italia, rientra in casa, chiude:

— Cari ragazzi! La vendemmia è bella, darà quattrini. Se li meritano. Lavorano per mantenere la famiglia e per difendere il confine.

Sulle colline del Chianti. Un gruppo di vendemmiatrici digrada e risale nell'alba per la stradicciuola che conduce ai vigneti: un gruppo di giovinotti vuol raggiungerle. Quelle fuggono con un gridò di rondini: appaiono ansanti, sempre inseguite, ad uno svolto. Poco oltre è la vigna a perdivista. Un sorvegliante è là impalato e muto: il chiasso si ferma di botto. Ad una ad una, coi visi compunti e seminasosti sotto le cappelline, le ragazze sfilano a prendere i cestini, dileguano nei filari: i giovinotti fanno altrettanto. Il sommo dei colli rosseggia nell'aurora. Di sotto alla tesa di una cappellina sbuca qualche nota, ancora sommessamente, di una canzone: poco oltre vi si attacca un'altra limpida voce di donna: la canzone si allarga, sale, scende le pendici, prende anche gli uomini, invade il paesaggio, si dilata negli azzurri del cielo.

Nei dintorni di Pozzuoli. Due fidanzati ballano la *tarantella*, ciascuno con un grande grappolo in mano. Non è un rito, è una improvvisazione del giovinotto che ad ogni

passo di danza morde un acino dal grappolo.... avversario. La piccina vuol imitarlo, ma non le riesce: il grappolo del fidanzato è sempre intatto. Eppure la piccina balla tanto bene! Tutto ad un tratto il giovinotto, un gigante, mette un ginocchio a terra, attira e siede sull'altra gamba piegata il suo tesoro e le sgrana in bocca ad uno ad uno, velocemente, gli acini del suo grappolo. La folla dei vignaioli intorno scoppia in una grande risata e subito rompe in cent'altre *tarantelle* somiglianti. L'improvvisazione ha fatto scuola.

Sui fianchi dell'Etna. I grappoli cedono a stento alle mani ed alle forbici delle vendemmiatrici: i gambi si attaccano ai tralci duri come pietra perchè la vite s'è irrigidita nella paura dinanzi al colosso che fuma. Tutta notte la terra ha tremato e il cono ha mandato lampi alle stelle: piccoli tremi noti e lampi senza lapilli... per ora.

— Tanto meglio — grida un picciotto. — Se l'Etna ha foco novo nelle vene, ne avrà anche l'uva che nutre.

Ma il pennacchio di fumo aumenta e la vendemmia continua in silenzio. Passano ore lunghe e gravi. A mezzodì s'è levato il vento, spazza via il pennacchio quasi per intero. I vignaioli aguzzano la vista, tendono l'orecchio. Nessun boato più giunge dalle mostruose bocche beanti. Gli animi sono



TRA I FILARI (L. GIOLI)

(fol. R. Alvino).

sereni di colpo. Il colosso che farà colmi i tini non abatterà su di essi le case. Sarà buono, soltanto buono, questa volta, per la gioia delle vendemmiatrici. Vien voglia di gridar a queste i versi del Marradi:

Buona vendemmia, o figlie! Oh dal lavoro
posando a notte nel pio casolare,
oh possiate voi pur, stanche, sognare
che il mondo è giusto e che la vita è bella!

**

Questi quadretti dal vero, scelti fra mille con la esattezza, se non con l'arte, che saprebbero un ritrattista e un paesista del pennello, sono come altrettante strofe che riconducono la poesia della vendemmia nella gran voce dell'umani.

tà. Svariano incessantemente di anno in anno, di luogo in luogo, e però sono schietti: compongono una sol gioia d'infinita voci.

C'è chi li rivede nella memoria più tardi, quando l'uva è fatta vino e inaffia i pasti. Così il Bertacchi nelle *Malie del passato* riguarda « quelle cene all'aperto, ove imbandiasì il meglio dei cibi paesani ed il chiacchietto vino dei ronchi ». Così anche il Pascoli che si accende tutto quando confessa: « io ridirvi non so quanto mi piace il vin d'un anno con il pan d'un giorno! »

E c'è chi si insinua col verso tra i vigneti

e si rappresenta — paesista della parola — la vite in frutto viva e dominante tra gli altri colori del quadro. Il Cavallotti guarda il suo picciol Dagnente sdraiato sulla verde collina « che lieta di tralci si china al bacio del glauco Verban »: il Mazzoni ammira gli effetti dei « raggi miti tra i filari delle viti »: il Moschino esalta il suo Abruzzo dove « da' colli vendemmiali al piano splende la ricca porpora de' tralci ».

E altri traspone. Luigi Orsini dalla vite all'amore:

Domani a la
[pingue raccol-
ta daranno le
[braccia
serenamente
[forti villani
[sagaci
e vergini bal-
[de porgendo a
[li amanti la
[faccia
fra coro e co-
[ro messe fa-
[ranno di baci.



...NELL'ORA DELLA COLAZIONE...

Gabriele D'Annunzio,
dalla vite alla giovinezza ricca di energie:

Tranquillo per le vie sento scorrermi,
o vite, il sangue giovine.
Ma poi diman le villancelle amabili
con lieti cori ti torranno i grappoli
e i dolci mosti sotto il pie' de 'l villico
spumeggeran purpurei.

* *

Un'osservazione, forse non fatta mai, trova nella *Rivista* la sua sede più adatta. L'estetica vivacità della vendemmia dà in ogni



VENDEMMIA (F. GIOLI)

(fot. R. Alvino).

terra, e particolarmente in Italia, un valore turistico al paesaggio della vite.

Guardiamo. La terra italiana è bella per la sua varietà: una varietà nella quale con innumeri armonie, e talvolta con discordanze più belle di ogni armonia, si avvicinano la grazia e la forza. I ghiacciai cadono a precipizio, scendono per gradi enormi dalle sommità dell'Alpe, gli aranci e gli ulivi mollemente ricomano e profumano le rive del mare: la ricchezza dell'acque forma recessi pieni di mistero nelle confluenze

della valle padana, le schiene dei monti siculi si tendono nel ciclopico spasimo di una arsura millenaria; i rosai coprono la riviera di ponente, gli abeti e i pini s'inerpicano fino ai ghiacciai con macchie nerissime: perennemente si rammorbiscono le piccole città toscane in una primavera ch'è ancora del Botticelli, s'infosca la Valle d'Aosta in ogni

stagione sotto le mura degli antichi castelli. E tutti questi paesaggi sono espressivi: ciascuno a modo suo, ma tutti eccezionalmente.

Soltanto il paesaggio della vite stona in moltissimi dell'anno. Dal maggio all'agosto

è privo di voce e di colore: i filari, per chi appena li guardi qualche centinaio di metri distante, si confondono. Intieramente spoglie di alberi (la mania del diboscamento è costata cara all'Italia!) le colline del Monferrato e del Chianti a distanza sembrano calve.



...L'ANDIRIVIENI DEI PORTATORI DI CESTI...

Il solfato di rame che copre le foglie e ne difende la pianta dalla peronospora, dalla fillossera, mette una nota di artificio nelle gradazioni spontanee del verde onde si ammantano le altre terre, coltivate od incolte. Ma non appena il grappolo arrossato chiede l'opera dell'uomo, ecco le vendemmiatrici gittare le macchie vive dei loro fazzo-



...LE MACCHIE VIVE DEI LORO FAZZOLETTI...



...NELL'ORA DEL LAVORO...

letti e dei loro grembiali sul verde senza espressione dei filari, ecco i buoi passare pazienti e chiari tirando su per i fianchi molli le bigonce e mettere un altorilievo sul limite, altrimenti invisibile, tra vigna e vigna; ecco le strade maestre dei terreni viniferi, prima affocate e sperdute, popolarsi di comitive dove sono vendemmiatrici, vignaioli, proprietari, compratori: e di mezzo agli uomini carri e carrozze in ogni foggia.

Così all'occhio del turista che vorrà nel settembre visitare quei luoghi, tutto si rinnoverà sotto una luce multicolore e dentro le canzoni multitone. Il cielo gli sembrerà più azzurro nel contrasto con la terra, ogni vite metterà una graziosa cornice di foglie intorno ai visi giovani e freschi delle ragazze e fi-

nanco intorno a quelli rugosi delle vecchie. Da vigneto a vigneto cambierà il quadro come la faccia dei vendemmiatori e il modo delle loro passioni. Ma dovunque era il silenzio sarà un'energia di gesto e di voce; dove il vento non aveva presa, i fazzoletti si gonfieranno sulle folte capigliature femminili. E il turista guarderà con inesprimibile gioia il paesaggio della vite rientrare anch'esso nel grembo della bellezza italiana. Gli sia allora di viatico il « brindisi » carducciano:



...AL CANTO DI LIETE CANZONI...

Evviva, o fratelli,
evviva la vigna
il suolo che alligna,
l'umor ch'ella dà!
A l'ombra de' tralci
cui 'l sol lieto ride,
l'industria si asside
e la libertà.

RENZO SACCHETTI.

Soci, Si approssima l'epoca del rinnovo della quota sociale: approfittatene per farvi SOCI VITALIZI e FONDATORI DELLA SEDE.

I Soci da almeno due anni versano solo L. 90.— (in Italia) pel passaggio alla categoria VITALIZI, e ricevono Tessera e Distintivo speciale.

I Soci Vitalizi versano solo L. 100.— pel passaggio alla categoria FONDATORI DELLA SEDE, e ricevono Distintivo speciale e Targa commemorativa: il loro nome verrà scolpito nelle lapidi dell'atrio del nuovo palazzo.



È sempre doloroso togliere delle illusioni: tanto più doloroso è per me il doverlo fare... in anticipo, dicendo cioè fin d'ora, a quanti assisteranno ai *Due zoccolotti*, la nuova opera cui lavora Giacomo Puccini, che l'Olanda non è quell'ingenuo e grottesco anacronismo che la letteratura di maniera e la pittura decorativa ci hanno, per lungo tempo, gabellato così bene. Si dirà ch'è ardito criticare un lavoro teatrale prima ancora che esso sia stato scritto; ma io penso in questo istante al romanzo d'Ouida, dal quale Puccini sta traendo il libretto, romanzo in cui si assiste ad una rievocazione artificiosa di ambienti, di cose e di persone, in cui si vedono rivivere quei quadretti così maliziosamente pittoreschi e menzogneri che il Cassier ha seminato per tutto il mondo.

Olanda! a questa parola, i lettori, più o meno tratti in inganno dalle cromolitografie o dalle abili pagine di Edmondo De Amicis — il quale, alla sua volta, si è lasciato suggestionare dalla retorica *boulevardière* di Havard, du Camp. ecc. — alla parola: Olanda! i lettori intravedono un piccolo

paese da fiaba dove dei contadini in zoccoli danzano una sarabanda di *kermesse* intorno ai mulini a vento; scorgono la bionda erede dei principi d'Orange spalancare i suoi grand'occhi azzurri sotto la pettinatura di seta dal greve casco d'oro e dai graziosi pendagli di corallo; immaginano lunghe torme di pescatori con mantoni ampi in stoffa del Trecht e dai *gilets* rossi adorni di bottoni di metallo, con anelli dorati agli orecchi, fra i denti una lunga pipa di Gouda; sotto il braccio una broc-

ca di ginepro in faenza di Delit; rievocano, dalla camera dal pavimento di legno grezzo

e dalle pareti a piastrelle bianche e bleu, prosperose comari in sottana corta e cuffia inamidata che battono con le braccia ruvide e rosse i piumini dei loro letti chiusi, lavano antichi vasellami di Groningue, lustrano vecchi rami ribattuti di Limburg; credono che la zuppa di lardo la si mangi ancora presso le finestruole dai piccoli vetri piombati o allo sfavillio del vasto camino di legno scolpito....

Ebbene! bisogna rassegnarsi: l'Olanda, sapiatelo, non ha proprio nulla a che fare col paese chimerico e suggestivo che vi hanno descritto e mostrato; all'istesso modo che il Giappone coreografico di *Madama Butterfly* e di *Madame Crysanthème* non è quello che, ad esempio, ci ha dipinto con scrupolosa onestà Luigi Barzini. Se qualcuno che ha varcato la frontiera dei Paesi Bassi è tornato a dirvi che le cartoline illustrate riproducono il reale, che De Amicis e l'Ouida hanno detto il vero, non gli credete: o si tratta di un romantico che non vuol confessare la propria delusione, o si tratta di un ingenuo della specie di quelli che, per aver visto sul palcoscenico dei *varietés* un gondoliere in calzoncini corti e maglia rossa ballare la *furlana*, son capaci di credere che a Venezia tutti vestano ancora nell'istessa foggia!

L'Olanda per coloro che, come chi scrive, ne hanno potuto esaminare, documentare e vivere la vita, è realmente un paese interessante ed originale: i suoi costumi e le sue usanze sono caratteristici e pittoreschi; i suoi paesaggi sono meravigliosi e suggestivi. Ma i suoi fascino inesaurebili e superbi non sono quelli che risultano dall'accozzamento

furbesco di curiosità ormai tramontate.

Tutto quello che i letterati vi hanno



... PROSPEROSE COMARI ...

descritto, lasciandosi trascinare dalla comoda smania di seguir la corrente comune, tutto quello che i disegnatori vi hanno mostrato nei loro quadretti, in Olanda non lo potete trovare assolutamente: se, percorrendo il paese, qualche cosa verrà a ricordarvi questo o quello squarcio di prosa descrittiva, questo o quel dipinto, dovrete convenire, ripensando a tale prosa o a tal dipinto, che essi riproducono la verità secondo una diabolica ricetta: la medesima sciocca e semplicista ricetta mediante la quale un tale che volesse documentare con la penna o col pennello un po' dell'odierna vita napoletana, disponesse in due fila laterali le più sordide case della città e nel fantastico vicoletto così composto mettesse una tor-
ma di *guaglioni*, di caprai, di femminucce, di pescatori, tutti vestiti nelle foggie tradizionali di cinquant'anni or sono!



... NON C'È PIÙ ... UN CANE CHE FUMI ANCORA LA PIPA ...

Quelli, fra i lettori, che avessero fra i più vivi e pungenti, il desiderio di visitar l'Olanda, non credano che il presente articolo abbia una sia pur lontana intenzione di dissuaderli dall'intraprendere il sospirato viaggio. Anzi! Io vorrei che più spesso in Italia si parlasse del singolare paese della regina Guglielmina, che più numerosi fossero i turisti italiani e sopra tutto, che più frequentemente uomini di provata scienza, dopo una visita non troppo sommaria, tornassero a vantarci gli stupendi prodigi di attività, di energia, di pazienza che vi si compiono. Bisognerebbe però che quanti si accingessero a scrivere dell'Olanda, non riprendessero ormai più ad adoprare i vieti ed ormai monotoni *clichés*. Capisco: lo spiritello letterario molte volte svia e trascina; io stesso, vedete, che ho l'anima malata di retorica giornalistica, devo farmi gran forza per dirvi che, in tutta coscienza, l'Olanda non è un rifugio poetico, quasi di sogno; ma bensì uno Stato modernissimo, dove non troverete che delle case comode e, per la più parte, orribilmente comode; dove la gente veste secondo i figurini di Parigi, si serve del telefono e della bicicletta; dove i contadini, al sopraggiungere d'un automobile, non si raccolgono affatto in folle estatiche e paurose; dove non c'è più... un cane che fumi ancora la pipa d'argilla; dove il più umile pescatore, al contrario di certi nostri pastori sici-

liani o sardi, ha la propria casa illuminata a luce elettrica... Il progresso ha detto qui la sua parola brutale e ciò che avviene in tutti i paesi dove la razza è sopra tutto inflessiva, poco affezionata alle consuetudini, amante più del benessere fisico che della gioia intellettuale. L'ha detta molto forte e con pieno successo: il viaggiatore potrà correre da Anversa ad Amsterdam, da Utrecht a Rotterdam senza avvertire nessuna di quelle scenette policrome così care ai disegnatori: quando ne avvertirà qualcuna in embrione, gli si rivelerà contemporaneamente e spietatamente agli occhi anche l'ingenuo ed interessato artificio che l'ispira.

Sussistono però, e gli olandesi che hanno pure grandiose tradizioni artistiche, — cito Rembrandt, Franz Hals, Ruysdael, Hobbema, Van Ostade, Steen, Vermeer —, ne sentono giustamente il culto, resti stupendi d'un passato di gloria, dell'epoca in cui

la superba Amsterdam teneva il primo posto fra le città commerciali del mondo e in cui la marina olandese vantava l'imperio dei mari, anche dei più remoti. Un artista, senza perder tempo ad osservare i vecchi mulini a vento o i brevi orizzonti corsi dalle cicogne, senza dedicar soverchie simpatie agli abbaglianti campi di grassi tulipani o alle tronfie barche a vela dei pescatori zeelandesi, potrà bearsi in visioni... meno sfruttate: le decrepite case sperdute fra i brutti alveari moderni di Rotterdam, il gigantesco palazzo di città di Middelburg, i melanconici e suggestivi canali di Dordrecht e di Alkmaar, la parte più vecchia di Delft, le dimore patrizie di Amsterdam, i silenti e nostalgici *beguinages*, il magnifico ospedale di Horn, le impressionanti torbiere e brughiere frisone...

Viceversa, chi non viaggerà per l'Olanda soltanto alla ricerca di originali soggetti per quadri, chi vorrà associare alle emozioni estetiche un bagaglio non indifferente e punto inutile di cognizioni, spalanchi altresì gli occhi della mente: avrà così l'occasione di vedere come il prospero commercio olandese monopolizzi sul mercato mondiale parecchi generi; come vanti letterati, artisti, filosofi e scienziati nobilissimi; come le sue colonie siano fra le più ricche e le meglio amministrate; come, infine, la razza batava meriti d'essere posta ai primissimi ranghi nella gra-

duatoria dei popoli, per le sue nobili e solide qualità morali, intellettuali e fisiche.

Osserviamole insieme le caratteristiche degli olandesi, caratteristiche intorno alle quali si sono scritte molte scempie leggende ch'è bene distruggere.

Anzitutto, vediamo un po' da vicino i due principali elementi in cui nettamente si divide la popolazione: l'elemento aristocratico e l'elemento inferiore. Il primo comprende gli uomini di scienza, di politica, d'arte, di commercio, d'industria, ecc.; il secondo, i *boers*, contadini o pescatori.

Senza voler trarre delle deduzioni sociologiche, bisogna in coscienza affermare che in nessun paese la libertà è più vera e l'uguaglianza meno grande che nella piccola Olanda: infatti, il *boer*, pur non essendo ignorante come l'agrario russo, possiede, al pari del contadino inglese, un rispetto istintivo per la classe elevata.

Al fisico, le due classi presentano lo stesso tipo: viso tondo, glabro, larghe spalle, capigliatura bionda, membra muscolose, ampio torace, ventre... proporzionato alla fame ed alla sete pantagrueliche. Se volete aver sott'occhio un campione veramente riassuntivo, pensate alla figura caratteristica di papà Krüger.

L'olandese dei campi o della costa, passa la propria tranquilla e apata esistenza a riparar la diga, ad arar pazientemente il *polder*, a pescar le arringhe; l'olandese della città è invece un grave commerciante dalla furberia inesorabile che ha l'unica preoccupazione di accumular quattrini. L'uno e l'altro hanno le stesse virtù essenziali: una tenacia terribile, una volontà fermissima.

Al morale, l'olandese è impassibile, ma non di ghiaccio; ama lo scherzo licenzioso e maneggia l'ironia assai meglio di Mark Twain in persona: ricordate Maarten Tromp, l'ammiraglio che vinse trentadue battaglie navali e che aveva messo una scopa simbolica sulla cima dell'albero maestro?

Altra caratteristica spirituale dei batavi, la sincerità: sincerità persino nel mostrare pubblicamente le proprie debolezze!

S'è appena un po' colto, l'olandese, come ho già detto, ha una grande passione: quella del negozio e del traffico. Avvezzo da un attivismo millenario a lottar contro tutto e contro tutti, contro l'acqua traditrice, contro le

tirannie straniere, gli occorre uno scopo da raggiungere, una meta verso cui dirigere la propria istintiva laboriosità. Tale scopo, tale meta è generalmente per lui il commercio al di là dei mari. Malato di bizantinismo, invece di chiudersi nelle nere officine, egli vuol ammassar una fortuna correndo gli oceani, beandosi agli splendori tropicali dell'Insulinda, gustando gli aspri piaceri esotici.

Ritornato di Batavia, di Giava, di Sumatra o di Borneo, fattasi una fortuna nel commercio del tabacco, del caffè o delle spezierie, il nostro uomo non ha più che un ideale: riposarsi in una piccola comoda casa di campagna per coltivarvi i tulipani e le begonie, fumarvi quantità inverosimili di grossi avana, mangiarvi quantità inverosimili di cibi, bervi quantità inverosimili di liquori.

Mangiare, bere! Si riassume in queste due parole, con una eloquente crudezza rabelaisiana, il gran sogno di tutti gli olandesi, dal più ricco al più miserabile. Perfetti e raffinati epicurei, si mostrano degni discendenti degli ilari bevitori di Franz Hals, dei gai ubbriaconi dello Steen: gli uni e gli altri trincanti, in flessuosi calicetti a tulipano, i deliziosi *Curaçaos* e i vellutati ginepri.

Questi gaudenti un po' volgari, che Voltaire, con una parola ingiusta, chiamava addirittura *canailles*, questi fenomenali divoratori e bevitori, questi appassionati di *kermesses* orgiastiche, formano però, come ho già detto, uno dei primissimi popoli del mondo. La storia, tanto la più remota che la più vicina, ce lo prova in modo magnifico.

L'Olanda, *Batavorum continens*, così come la descrissero gli autori romani, non era, in origine, che un assieme confuso di terra e d'acqua; il mare e i laghi da una parte, tre grandi fiumi dall'altra, se ne contendevano ferocemente i brani. Fiumi senza letto, laghi vagabondi, coste fuggenti, sabbie mobili, era — come dice Leone Gérard in un suo bel libro veramente sincero — un caos senza nome: i Romani, vedendo minacciate le loro prospere contrade confinanti, dovettero deciderne la conquista. Volgendo il Reno verso la Sala, essi riuscirono a garantire uno scolo uniforme ai 3000 metri d'acqua e di alluvioni che, ad ogni minuto secondo, il



IL SOLITO QUADRETTO... DI MANIERA!



COME LE ACQUE VENGONO ASPIRATE O PRECLUSE.

gran fiume, frontiera dei possedimenti latini, riversava sull'Olanda.

Ma poi, la dominazione romana crolla sotto l'irresistibile urto dei barbari del Nord. Per secoli e secoli, la terra rimane abbandonata e gli elementi riprendono l'imperio: il mare attacca la costa; i laghi, sotto la spinta del vento, logorano le proprie rive, fanno delle breccie enormi in quel terreno molle e inconsistente: quelli di Haarlem e di Alkmar ingigantiscono, tanto che i contemporanei li chiamano mari e che dei pittori famosi ne immortalizzano le collere! Nel 1284, una tempesta più furiosa infrange l'ultimo ostacolo; il mare invade e sconvolge una enorme quantità di terreno, modifica di sana pianta la geografia del paese, annega città prospere: dall'unione del lago Flevo col mare del Nord, *Nordzee*, nasce lo *Zuyderzee*, o mare del Sud.

Questa immane catastrofe fece la fortuna di Amsterdam; ospitata nello stretto canale prodottosi fra i due mari, la città sembrava al sicuro dalla distruzione, per cui gli olandesi si affrettarono a consolidarne i fianchi, circondandola delle prime dighe erette dopo i romani.

La civiltà, a poco a poco riappare; la razza batava si riafferma, ritrova se stessa, preannunzia già quel periodo superbo in cui la Repubblica olandese mostrerà la sua indomabile energia, detterà legge sui mari, terrà successivamente testa agli Inglesi, agli Spagnoli e ai Francesi. Per il momento

però essa si occupa di dar battaglia all'oceano, per riconquistare quello che ha perduto. I riviervaschi si organizzano in associazioni, o *wards*, per erigere opere di difesa; in poco più di cent'anni, dighe enormi s'innalzano ovunque, fanno indietreggiare i flutti.

Ma i flutti vogliono la rivincita: non potendo più mordere, bloccano; le sabbie accumulatisi a Karwijk, principale bocca del Reno, costringono le acque a rifluire, ad accumularsi. Alla prima piena sarà la catastrofe; e la catastrofe inesorabile giunge nella notte terrificante del 18 novembre 1421: si fu la più ruinoso inondazione che l'uomo abbia mai visto. Il Waal, gonfio della acque del Reno, rompe oltre un chilometro delle proprie dighe, si getta nella Mosa, costringe questa a precipitarsi sulla breccia sabbiosa di Moerdijk: un territorio immenso, più di 70 città e villaggi, oltre 100.000 persone scompaiono nel fondo di quel lugubre cimitero che oggi giorno chiamasi, sulla carta, *Holland-sche diep*, *Moerdijk*, *Biesbosch*....

Incredibile a dirsi, il minuscolo popolo di Olanda, punto scoraggiato, torna a difender-

si: le dune vengono rinforzate con piantagioni artificiali; le coste premunite di enormi dighe; i laghi o i mari, sistematicamente prosciugati; i fiumi, costretti in regolari canali; le acque trasudanti dai fertili *polders*, aspirate da migliaia di mulini a vento e ributtate in mare... Incoincìò insomma allora



... ABBAGLIANTI CAMPI DI GROSSI TULIPANI ...



LA DIFESA DI DUNKERQUE DALL'INTERIORE DEL MARKE DITCH E DUNK.

quell'opera sublime, meravigliosa, titanica che fa del popolo batavo il popolo più tenace, paziente, energico del mondo, quell'opera enorme, inaudita, quasi leggendaria, che desta in chi la pensa vertigini di ammirazione e di stupore.

Pensate: un buon terzo del paese, cioè la parte più abitata e fertile, vive al disotto del livello marino, così che, trovandovi, ad esempio, alla finestra di una casa colonica dell'Olanda meridionale o settentrionale, e guardando in alto, sei o sette metri più in alto del tetto, sull'orlo di una duna che potete scorgere il profilo di una barca a vela.... Per evitare l'afflusso delle acque, i batavi hanno circondato la costa di una barriera continua, insormontabile; persino le aperture necessarie allo sbocco dei fiumi hanno, per suprema garanzia, delle chiuse robustissime. Tale barriera è costruita di dune naturali e di dighe artificiali; anche le dune sono state però rinvigorite mediante ciclopici bordi di granito. Da secoli e secoli si accumulano infatti intorno alle dune, caotico agglomerato di sabbie umide, da secoli si accumulano in dighe gigantesche, delle vere montagne di basalto, trasportandolo penosamente, pezzo per pezzo, dai lontani paesi che hanno la fortuna di possedere della pietra.



... LE TROUFIR BARCHE A VELA DEI PESCATORI ZEELANDESI ...

Le dighe e le dune, le prime sopra tutto, hanno pur bisogno di cure continue: dopo le tempeste o le tormentate, bisogna fasciarne le ferite, consolidarne la struttura. Ad esempio, la celebre diga di Westkapelle, nell'isola di Walcheren, costa ancora al Waterstaat 200 mila lire all'anno, tanto che gli olandesi hanno l'abitudine di

dire che « sarebbe costata meno se la si fosse fatta d'oro fino »; ma si tratta di un formidabile bastione di 100 metri di larghezza alla base e 12 al colmo, la cui altezza è di 6 metri superiore a quella della più forte marea. Del resto, a provare che l'erculeo e complesso apparecchio di dune e di dighe,

duinen en dijken, ha necessità di costanti lavori, basti il dire che 30 milioni sono consacrati ogni anno alla sua cura e che un'armata di ingegneri vive sulla breccia per studiarne le minime fessure, avvertirne le più lievi debolezze. Infatti, nonostante le colossali barriere, l'acqua, allorché non si slancia brutalmente da nemico leale, si fa sorniona e spietata, penetra a tradimento, scivola, succhiella, rode, lima; e allora, bisogna cercarla nel terreno, suggerla mediante una moltitudine di pompe, generalmente azionate da mulini a vento, da tutti quei melanconici mulini a vento falcianti la



NEI SILENZIO NOSTALGICO D'UN "BEGUINAGE"...

bruma con le loro quattro braccia scheletri-
che, e che, pure dando una impressione di morte, sono gli organi di vita onde l'acqua circola regolarmente per le vene artificiali.

Come si vede, l'esistenza stessa della piccola Olanda, è un prodigio di pazienza, di ostinatezza, di alacrità: il paese vive unicamente in virtù di una lotta sovrumana contro

la cieca natura, contro quella natura che per viltà ci siamo abituati a chiamar invincibile e che infatti, in un momento di cieco furore, potrebbe tutto distruggere. Ma quello che è più meraviglioso ancora e che non ha assolutamente riscontro nemmeno nella leggen-

da, il pacifico popolo batavo non s'appaga di difendersi dal mare, ma — pensate bene — lo attacca alla sua volta, gli muove guerra, vuol insomma riconquistare tutti i territori sommersi da ormai cinque secoli. Non è forse superbamente epico questo duello di un popolo, di un piccolo popolo, contro il mare ribelle, selvaggio, la cui forza e il cui potere non hanno limiti? Non sarebbe che il tentativo dovesse il suo, per la sua pazzesca audacia, con quei titani slanciati alla scalata del cielo?

Eppure questo sistema di contrattacco è così bene organizzato che ogni anno il

rapporto del governo ha un capitolo intito-

lato *Landaan verwining*, guadagno di territorio, in cui sono descritti gli ettari recuperati; eppure, così effettive sono le vittorie degli assalitori che questi, in un loro proverbio si azzardano a dire: « Dio ha creato il mare, noi abbiamo creato la costa ». In quattro secoli, ben 400 mila ettari, del valore di

405 milioni, sono stati ripresi, cioè poco più della metà di quanto i flutti, fin dalle età preistoriche, hanno inghiottito: il mare di Alkmaar, quello di Haarlem, l'isola di Texel e i feraci *polders* dei dintorni di Amsterdam sono stati, a poco a poco, a centimetro a centimetro, restituiti all'agricoltura.

Credo di aver sufficientemente preparato i lettori alla grande rivelazione che ha ispirato il mio articolo: penso infatti che l'animo di chi mi ha seguito fin qui, sia ormai ben disposto ad accogliere, senza meraviglia confinante con l'incredulità, la stupefacente novella. Questa: in Olanda oggigiorno non si parla più, nientemeno, che di prosciugare tutto lo *Zuyderzee*, o mare del Sud, per conquistare nel più breve lasso di tempo e annettere al regno attuale una dodicesima provincia, vasta all'incirca come l'isola di Rodi.



DINANZI ALL' OBIETTIVO.



... LA PETTINATURA FRISONA DAL GREVE CASCO ...

Si fu nel 1849 che l'idea di recuperare lo *Zuyderzee* venne lanciata, ma il primo piano veramente concreto venne studiato solo nel 1866, quando cioè si costituì, per realizzar la colossale impresa, una società: la *Zuyderzee Maatschappij*. Direttore tecnico ne è l'ingegnere olandese C. Lely, ministro del *Waterstaat*: è lui che, come ha annunciato la regina Guglielmina nel recente discorso del trono, presenterà al Parlamento, nella corrente primavera, i piani dettagliati; dopo di che, essendosi già deliberata l'esecuzione del progetto, l'audace tentativo verrà subito iniziato.

Siccome la più grossa difficoltà proviene dai fiumi che si gettano nello *Zuyderzee*, Lely propone di non modificarne completamente il corso, per non tagliare ogni via d'accesso al mare, ma di canalizzarli in grandi vie navigabili che assicureranno le comunicazioni con Amsterdam, Kampen, Stavoren, ecc. I lavori, invece di impacciare la navigabilità dei principali porti, la faciliteranno anzi, e le navi non rischieranno più, come ora, di naufragar sui numerosi banchi di sabbia dello *Zuyderzee*, banchi di sabbia che, per la loro mobilità, hanno tutti, non uno eccezionato, una tragica storia.

L'ingegnere Lely prevede che i lavori dureranno trentatré anni e costeranno 600 milioni: la spesa verrà in parte ammortizzata mediante l'affittanza dei 196.670 ettari di terreno che risulteranno strappati al mare.

Con questo mirabolante progetto, — al cui confronto l'idea di Milano porto marittimo diventa d'una semplicità elementare, — una diga enorme, lunga 35 chilometri e che richiederà una spesa di 70 milioni, unirà la *Noord Holland* alla Frisia. Altre quattro dighe verranno costruite per difendere i quattro immensi *polders* che sorgeranno intorno al lago d'*Yssel*. Tutte le dighe avranno al colmo una strada carrozzabile e una via ferrata.

L'opera magnifica, oltre che una grandis-

sima importanza economica, vanterà una gigantesca utilità sociale; il popolo olandese, ch'è fra i più sani e fecondi, avrà infatti modo di rimediare al suo impressionante eccesso di popolazione; un milioncino di abitanti potrà trovar posto nella nuova provincia, dando così un impulso formidabile all'industria ed al commercio razionali.

Il prosciugamento dello *Zuyderzee*, di questo mare torbido, giallastro e malsano, distendente fra le rive lontane un ventre terroso di squalo su cui s'adagia un pigro e plumbeo cielo tutto pieno di voli, avrà anche un effetto che non so bere se lodare o lamentare. E cioè, la celebre isola di Marken, l'ultima porzione dell'Olanda cromolitografica della quale vi ho rivelata la sussistenza artifi-

ciosa, scomparirà per sempre: i pescatori dagli ampi berretti felpati e dai larghi pantaloni sbuffanti, dovranno trasformarsi in agricoltori, gettar la rete per prendere la vanga. La situazione di questa buona gente è veramente drammatica: nata e cresciuta in riva al mare, lo vedranno allontanarsi a poco a poco e quindi scomparire....

Marken è curiosissima anche per il fatto di possedere dodici colline: talvolta la tempesta inonda l'i-

sola e allora i dodici poggi — undici portano le case e l'altro il cimitero — emergono dai flutti dando l'impressione deliziosa di un minuscolo arcipelago.

È su tali collinette che, come già accennai, si possono trovare anche quegli olandesi... di maniera che le *réclames* di cacao hanno fatto conoscere al mondo; il prosciugamento della *Zuyderzee* distruggerà anche questo ingenuo rimasuglio di pittoresco e di... color locale, un rimasuglio un po' misero perchè l'isola dai dodici poggi, ricevendo continue visite di turisti, — nessuno generalmente va in Olanda senza recarsi a



... IL GIGANTESCO PALAZZO DI CITTA DI MIDDELBURG ...

Volendam ed a Marken, — ha un po' l'aria di posare.

Vi si osservano infatti dei pescatori, delle donne e dei bambini che, in tutta la loro vita, non devono aver praticato che il comodo mestiere di vendere piccoli *klaampen*, zoccolotti di legno scolpiti, disporsi in bei gruppi armoniosi dinanzi ai fotografi o ai pittori, reclamare, in in tre o quattro lingue diverse, il prosaico omaggio di compensi esorbitanti.

Non sembra soverchia audacia la mia di demolire una vecchia Olanda insulsa e romantica, delizia dei decoratori che la approfondono e la sperperano ovunque per edificare invece con quattro frettolose chiacchiere e alla buona, un'Olanda meno coreografica e ca-

ricaturale, ma più bella, vera ed umana; un'Olanda tutta pervasa da una non sempre rispettabile fede di progresso e di mo-

dernismo, ma in cui si sono compiute e si vanno compiendo imprese grandiose, tali da costituire anche per noi un eloquente esempio di energia, di coraggio e di attività.

Voglia poi il cielo che Giacomino Puccini, prima che quest'articolo veda la luce, non muti, per la millesima volta, la sua decisione in merito alla scelta del libretto per la sua nuova opera.

Sarebbe capacissimo di rinunciare, improvvisamente,

anche all'Olanda, se non altro per rendere questo mio articolo ancora meno interessante ed opportuno di quanto in verità non sia.

ICILIO BIANCHI.



CARTINE DELL'OLANDA ATTUALE E FUTURA.



Il valore della Tessera del Touring

Ricordiamo che la Tessera del T. C. I. quando sia nelle volute condizioni di validità (fotografia vidimata dalla Direzione del T. C. I.) riserva ai Soci numerosi vantaggi, quali:

ASSISTENZA di Consoli, Legali, Farmacisti e Medici e degli altri servizi del T. C. I. e delle Associazioni estere ad esso alleate.

FACILITAZIONI di trasporto sulle ferrovie, funicolari, tramvie, piroscafi, alla posta, alle dogane, presso i garages, meccanici e depositari di benzina affiliati al T. C. I.

RIDUZIONI di prezzo negli Alberghi affiliati al T. C. I., in alcuni teatri, nell'acquisto di pubblicazioni del T. C. I. e di altri editori, presso alcune fotografie.

VEDANSI INDICAZIONI PARTICOLAREGGIATE A PAG. 47 DELL'ANNUARIO GENERALE 1914



Già precedentemente avevamo accennato alle prime manifestazioni di turismo scolastico in alcune provincie italiane, alle difficoltà incontrate nella loro esplicazione, ed ai mezzi per poterle superare.

A programma ultimato, vediamo di riassumere i risultati e trarne quegli ammaestramenti che possano agevolare l'esplicazione nel nuovo anno scolastico.

Diciamo subito che i risultati sono stati più che soddisfacenti. Per un primo anno di esperimento, iniziatosi quando già l'anno scolastico

era in pieno svolgimento e con una sfera d'azione conseguentemente limitata, per l'impossibilità di creare contemporaneamente nelle varie provincie gli organi per la propaganda e per l'esplicazione delle varie ma-

nifestazioni; svoltosi non senza qualche difficoltà causata da coloro che di ogni nuova iniziativa non vedono se non la parte di noie o di disturbi che può cadere sulle loro spalle, non si poteva ragionevolmente pretendere di più. In alcune località, per le quali l'iniziativa era nuovissima, il successo



UN TURISMO SCOLASTICO A DOSSO CHIERICO (M 1200 - COMM. PROV. DI SONDRIO).



GLI STUDENTI DI GROSSETO A TALAMONE.

fu addirittura entusiastico e le manifestazioni si svolsero in un mirabile fervore di sane energie. Nella stessa nostra Milano, ove il turismo scolastico ha tradizioni nobilissime per merito della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, ove l'Associazione « Per la Scuola » svolge con fede una propaganda mirabile per l'incremento dei campi di giuoco all'aperto, nella nostra stessa Milano i risultati furono veramente lusinghieri, poichè concorsero all'esplicazione del programma della Commissione 2100 allievi appartenenti a 40 scuole della provincia, un buon numero delle quali partecipò a quasi tutte le 13 gite organizzate.

E mentre la Commissione Provinciale assegnava la *medaglia d'oro* alla Scuola primo posto nella classifica per la partecipazione alle manifestazioni di turismo scolastico, venivano assegnate alla Scuola Barnaba Oriani, occupante il primo posto, medaglie d'argento dalla Associazione « Per la Scuola » a quegli allievi che vi avevano partecipato con più di 100 allievi (1).

Le escursioni mirarono a essere puramente ricreative, pur non trascurando quelle organizzate a scopi didattici, quali ad esempio: l'escursione alle Miniere di Méride e alle Grotte di Gregorini, la visita artistica alla Certosa di Pavia, a Bergamo ed a

Firenze, la quale ultima segnò l'inizio delle gite intese alla conoscenza delle regioni italiane che non siano quelle nelle quali si svolge la vita di ogni giorno dell'allievo.

Alcune riunirono un numero enorme di studenti: così ad esempio quella alla Certosa di Pavia (600), al Monte Bolettone (500), organizzate dalla Commissione per la provincia di Milano; al Monte Maddalena (600) e al Monte Giovo (550), organizzate dalla Commissione per la provincia di Cremona, validamente aiutata dalla locale Sezione del Club Alpino Italiano. Degna del maggiore encomio fu l'opera delle Commissioni di Siena e di Grosseto, le quali, in gite splendidamente organizzate, condussero migliaia di allievi a ritempersi alle purissime fonti della natura, a godere due giornate d'aria, di luce e di azzurro, ad ammirare dall'alto l'opera tenace e poderosa

dell'uomo contro un terribile nemico: la malaria. Nè Como volle essere da meno delle sue valorose consorelle ed in due magnifiche gite riuscì a condurre una vera falange di studential Piano del Rancio ed a Lecco, che offerse ai giovani la

visione della sua attività industriale e del fremito di vita che l'allietta. E tutta questa



GLI STUDENTI DI GROSSETO A TALAMONE.

IL PICCOLO PORTO DI TALAMONE.
(COMM. PROV. DI GROSSETO).

Scuola Tecnica Barnaba Oriani — Liceo Parini — Scuola Normale Carlo Tenca — Istituto Tecnico Carlo Cattaneo — Liceo Ginnasio — Scuola Tecnica Paolo Frisi — Scuola Normale Gaetano Agnesi — Scuola di Commercio G. B. Piatti — Scuola di Commercio G. B. Piatti.

giovinazza cantante l'inno giocondo della vita; questa falange di studenti che lascia nelle domeniche l'angustia e la polvere delle vie cittadine per correre verso il regno della luce e dell'aria, in una sana pienezza di moto, in una vibrante reazione di spirito e di corpo alla quotidiana prigionia della scuola; questo torrente impetuoso di giovani energie che dilaga in mille rivoli, che riempie l'aria dall'alba al tramonto d'un allegro cicaleccio, che costringe Direttori e Professori ad una ginnastica disperata per la sua ininterrotta sorveglianza; questo sciame di diavoletti ribelli ad ogni esortazione, irrequieti ed entusiasti, sempre pronti al motto, al riso, alla burla; passanti con rapidità fulminea dall'ingenuità alla malizia, dal litigio più violento all'imitazione più affettuosa; questo esercito di biricchini, imper-



GLI STUDENTI MILANESI A MERIDE.



UN GRUPPO DI STUDENTI DI MILANO ALLE MONTAGNE DI MERIDE.



UN BENEMERITO DEL TURISMO SCOLASTICO (IL PROF. REPOSSI DI MILANO)

ai giovani studenti di tutta Italia, perchè dice loro che devono

essere uniti nelle ore del riposo intellettuale e dello svago, così come lo sono in quelle dello studio; che i loro cuori come le loro menti devono palpitare e vibrare per un unico ideale, quello della Patria bella e gloriosa che irradia oltre i mari, oltre i monti, la luce perenne dell'arte e della scienza.

Questo primo anno di turismo scolastico può insegnare ai suoi propugnatori molte cose: anzitutto che il latin sangue gentile e lo spirito cavallere-

sco che infiammano i nostri giovani studenti tolgono alle escursioni *miste*, quelle cioè nelle quali l'elemento maschile è confuso col femminile, molta parte della loro efficacia, per quanto il contegno reciproco sia sempre apparso (alla Commissione Provinciale di Milano che ne iniziò l'esperimento) correttissimo. Ma le premure e le attenzioni che il ragazzo manifesta alla compagna della classe, onde renderle meno sensibile il disagio della gita, non consentono l'esplicazione delle sue energie con quella libertà ed indipendenza che solo possono conferirle valore di educazione fisica, pur abituando il giovane a quella castigatezza di parole e di gesti che non sempre è osservata nelle gite esclusivamente maschili.

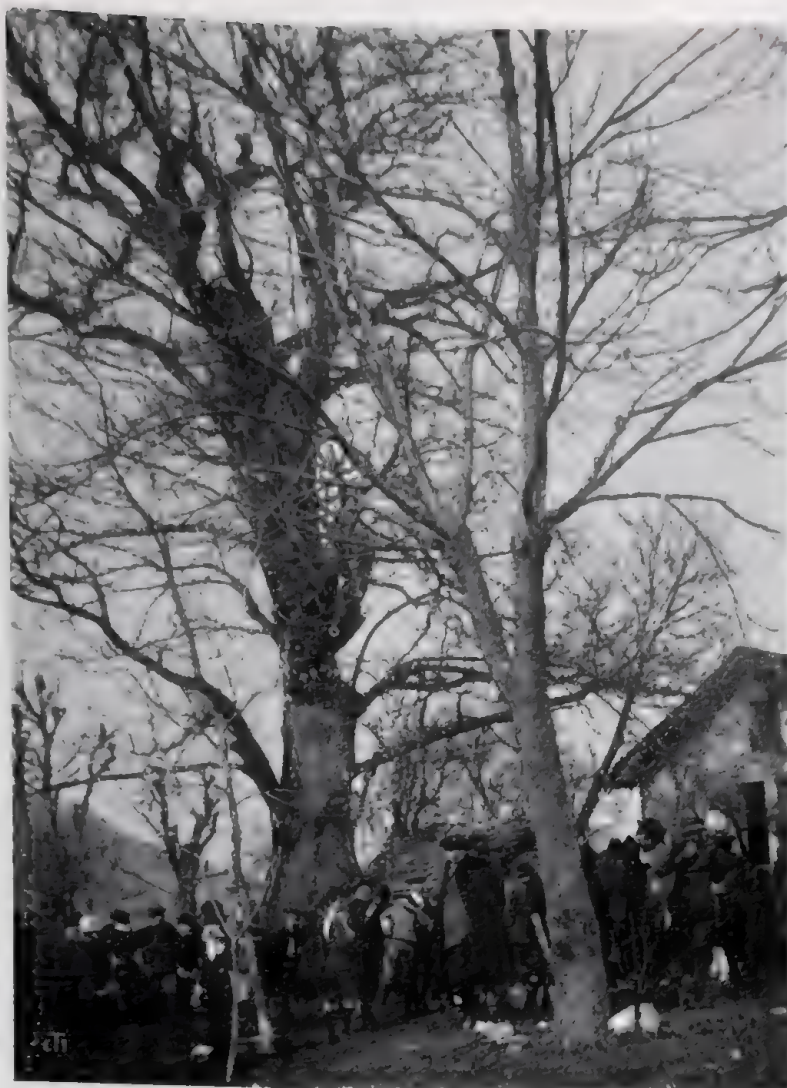
Per cui la Commissione suddetta giustamente ha deliberato di limitare le escursioni *miste* alle scuole medie inferiori (complementari, tec-

niche e ginnasio inferiori.

Può insegnare inoltre che i migliori aiuti per la buona disciplina e la sorveglianza delle gite possono e devono cercarsi nelle schiere medesime degli studenti. Quando ad un giovane, che eccelle per doti fisiche e morali, si dice: «Tu sorvegliasti questa squadra e farai in modo che nessuno acceleri nè ritardi troppo il cammino», si può essere certi che egli soddisferà il compito affidatogli con un meraviglioso spirito di sacrificio e di abnegazione, mentre alla sua volta sarà ubbidito con la migliore buona volontà dai suoi compagni. Il fenomeno è facilmente spiegabile e fu messo in evidenza in Francia, ove il turismo scolastico è in pieno rigoglio fino dal 1907 per opera del Touring Club Francese che favorì la formazione delle *Carovane scolastiche libere*, le quali svolgono il loro programma, studiato ed approvato dal Comitato di Turismo Scolastico, sotto la guida di uno studente che i compagni stessi eleggono e a cui ubbidiscono con uno spirito di disciplina quale non si riscontra spesso volte negli adulti.

Il Comitato Nazionale ha avuto cura di incoraggiare questi preziosi elementi di aiuto assegnando ai migliori una medaglia di benemerita, una speciale onorificenza al merito per il turismo scolastico.

Per l'anno testè finito furono assegnate 10



LUNGO LA STRADA PER BELLAGIO, A PRA FILIPPO (COMM. PROV. DI COMO).



LELIO SANSONI, DI ANNI 13, DI GROSSETO.

di tali medaglie (1), 9 di bronzo e una d'argento allo studente Lelio Sansoni di anni 13, di Grosseto; un piccolo eroe che a Talamone salvò con pericolo della vita un compagno che stava per annegare.

Perchè il turismo scolastico deve mirare anche a formare i futuri grandi eroi: non per nulla il secondo articolo di fede dei boy-scouts stabilisce il dovere di *aiutare gli altri*. Ed è così che si coltivano nell'animo dei giovani i germi che li trasformeranno in altrettanti uomini onoranti la famiglia e la patria.

Può insegnare ancora che la diffidenza verso la nuova iniziativa non è completamente scomparsa.

Non solamente i genitori, ma qualche professore e anche qualche capo d'Istituto vedono in queste mani estazioni piuttosto un incentivo a distrarre i giovani dagli studi che non un mezzo efficace di sana educazione fisica.

È invece assolutamente necessario che queste diffidenze scompaiano e che una grande, illimitata fiducia venga riposta nelle istituzioni e nelle persone che si sono assunte tale arduo e nobilissimo compito, cooperando ad agevolarlo in tutti i modi possibili. Si disse che al lunedì gli studenti che hanno partecipato alle gite della domenica si presentano alla

(1) A Lelio Sansoni, Gino Pastorelli, Romolo Pizzetti, Raffaello Vivarelli, di Grosseto; Enzo Muggia, Edoardo Mariani, Carlo Beltrami, Angelo Beraldi, Yole Solito de Solis, Italo Cler, di Milano.



UNA SQUADRA DI BOY-SCOUTS ITALIANI.

scuola stanchi e svogliati. Può darsi che ciò sia vero; ma anzitutto la grande maggioranza degli studenti non può concedersi il lusso di recarsi tutte le domeniche in escursione; poi alla stanchezza del primo giorno subentra tosto una reazione salutare del corpo e dello spirito, le cui energie si ridestano e si ravvivano compensando ad usura la momentanea deficienza. E l'inconveniente cesserebbe di avere importanza se tutti i professori si accordassero nel rinunciare al lunedì alle interrogazioni, dedicandolo esclusivamente all'insegnamento. Aggiungasi che una volta che il giovane, per virtù dell'allenamento, avrà temprato il suo corpo alla fatica, anche la mente e lo spirito non risentiranno più alcuna stanchezza.

Una cosa infine ha insegnato ancora questo primo esperimento: l'opportunità e, forse, la necessità di coordinare i vari programmi di turismo scolastico in quelle città (ad esempio, Milano) nelle quali gli entusiasmi e le energie molteplici hanno dato luogo alla creazione di varie iniziative miranti direttamente al medesimo scopo.

In questi casi, la molteplicità e la contemporaneità delle varie manifestazioni può realmente nuocere al buon esito finale, mentre un accordo tra i vari organi esecutivi, che disciplini le escursioni in modo da consentire agli allievi di tutte le scuole di potervi partecipare senza che ciò costituisca una soverchia fatica per loro, nè un eccessivo disturbo per quegli insegnanti che desiderano coope-
rarvi, non potrà avere che una benefica influenza sui risultati dell'opera dei benemeriti che si sono assunti il compito di ricreare, istruendo ed educando, la nuova generazione italiana.

E chiudiamo con una osservazione: i boy-scouts della Francia (éclaireurs) hanno offer-

to in questi giorni al Ministero della Guerra, che accettò, l'opera loro per i servizi d'ordine e di informazione.



IL DISTINTIVO ADOTTATO
DAL COMITATO NAZION.
DI T. S. PER GLI STU-
DENTI DI TUTTA ITALIA.

È questa la prima volta (nè vorremmo doverla oggi segnalare) che il piccolo esercito si prepara ad esplicare per la Patria quello che fino ad ora esplicava per proprio divertimento. Ecco i primi risultati di una istituzione che invita i giovani ad approfittare delle ore di libertà per coltivare le proprie facoltà individuali e continuare, in un campo pratico, quell'insegnamento che nelle scuole viene impartito solamente in teoria.

In Italia, per ragioni diverse, imputabili più alle persone che alle cose, i boy-scouts non hanno ancora potuto costituirsi, e solamente qua e là si è verificato qualche tentativo con esito più o meno soddisfacente, tentativi che il Prof. Colombo di Roma sta cercando di trasformare in un organismo forte e vitale. Ora la scuola dei boy-scouts si può definire un perfezionamento del turismo scolastico, poichè tutto ciò che in quest'ultimo è latente, nei boy-scouts viene disciplinato e assunto a domma: un domma che irradia un'influenza morale grandissima per le forti e sane virtù che racchiude. Possa il turismo scolastico in Italia condurre presto alla costituzione del suo piccolo esercito di boy-scouts e alla divulgazione del suo nobile vangelo, ispirato non ad una inutile e prematura disciplina militare, ma alle esigenze della vita quotidiana ed al grandissimo valore, dal punto di vista didattico, che è implicito nella soluzione dei problemi che alle stesse si riferiscono.

Il giorno in cui questo piccolo esercito sarà un fatto compiuto, il turismo scolastico italiano potrà ritenersi soddisfatto dell'opera sua, la quale, se anche modesta, sarà stata feconda di bene.

MARIO TEDESCHI.

I servizi automobilistici con vetture SPA attraverso l'Italia.

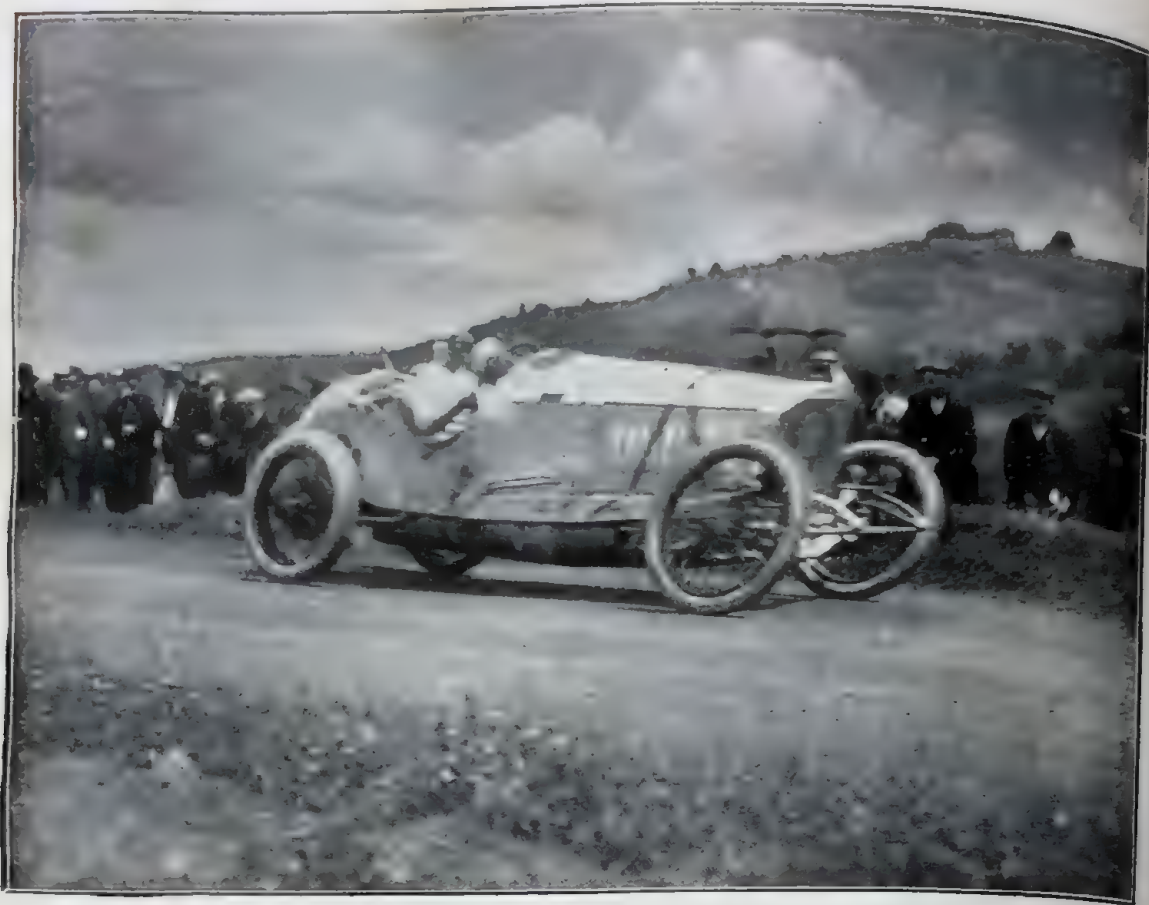


Belluno (mt. 689) - Pieve di Cadore (mt. 878) - Cortina d'Ampezzo (mt. 1224). Al confine.



Linea Ascoli-Amatine: Ponte d'Arli sul Tronto

Dopo il Grand Prix del A. C. F.



LAUTENSCHLAGER 1° arrivato su Mercedes (in piena corsa) munita di PNEUMATICI CONTINENTAL

A tutti coloro che si interessano di automobilismo non sarà certamente sfuggita la grande vittoria che hanno riportato i PNEUMATICI CONTINENTAL al Circuito di Lione che ebbe luogo nello scorso Luglio per il Grand Prix dell'A. C. F. Questa ben nota Casa ha conquistato, con successo senza pari i primi tre posti: Lautenschlager, Wagner e Salzer su macchine Mercedes, montate con Continental, sono arrivate rispettivamente 1° 2° 3° senza avere la benchè minime panne di gomme. Tutto questo malgrado le difficili condizioni del terreno (in alcuni punti del quale il solco fatto dalle vetture dopo i primi giri misurava circa un metro di profondità), malgrado le numerose curve che imposero ai pneumatici una prova eccezionalmente dura e lo sforzo incommensurabile a cui furono sottoposti per la velocità raggiunta. Salzer ha compiuto il giro più veloce raggiungendo i 123 Km. all'ora e per ben 15 volte su 20 giri di circuito mantenne il tempo migliore.

Queste prove valgono meglio di ogni affermazione verbale per dimostrare agli interessati come veramente superiore è la qualità dei pneumatici messi in commercio dalla Continental e crediamo quindi inutili le

chiassose raccomandazioni per indurre gli interessati a dare la preferenza a questa Marca.

La CONTINENTAL (Soc. Anonima per l'Industria della Gomma, che ha la Sede in Milano, Via Bersaglio n. 36, nonchè filiali e depositari in tutta Italia) è quella stessa che ha lanciato sul mercato italiano il famoso *Gros Pneu*, del quale già si è parlato nel numero di Luglio di questa *Rivista* e che, per i considerevoli vantaggi tecnici ed economici che esso offre, si è in poco tempo reso così popolare fra tutti quegli automobilisti che, pur amando viaggiare comodamente, non trascurano il lato economico.

Il pneumatico è sempre stato per l'automobilista il punto più temibile, ma quando esso offre realmente delle serie garanzie per qualità di materia prima, lavorazione, ecc., si ha già una assoluta tranquillità sul risultato che non potrà essere che soddisfacente, ed in pari tempo si beneficerà di un considerevole risparmio, poichè la durata dei *Gros Pneus* è appunto in rapporto diretto alla qualità.

Prima di decidere ogni acquisto è consigliabile quindi, per un elementare senso di prudenza, chiedere sempre alla Continental schiarimenti e listini.

Pubblicazioni gratuite ai soci nel 1914.

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA. — Spetta al socio del mese di associazione in avanti.

10 VOLUME DELLA GUIDA D'ITALIA DEL T. C. I. (Piemonte, Lombardia, Canton Ticino) di L. V. Bertarelli. Manuale pratico di viaggio. — Rilegatura redatta da 1 carta d'orientamento, 28 carte speciali, carte di centri turistici, 18 piante di città e alcuni interni di musei e collezioni. Il valore librario di questo volume, alla stregua di quelli di Baedeker è di L. 10. La tiratura è di 150.000 copie pari quindi ad un più colossale opera di propaganda turistica fin qui fatta in Italia. L'opera finita di redigere è in avanzato grado di stampa, ma in questi momenti eccezionali riesce impossibile dire il momento preciso in cui potrà essere compiuta l'opera di stampa, di legatura

e di spedizione, che è essenzialmente di prestazione operaia e di trasporto.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — LA Guida « Emilia » è in compilazione.

ANNUARIO GENERALE 1914. — Esaurita la spedizione del volume per tutti i soci in regola per 1914.

« LE RICCHEZZE DELLA MONTAGNA ». — Monografia di propaganda pel bosco e pascolo, edizione di lusso riccamente illustrata in nero e tricromie. È in compilazione.

I nuovi soci riceveranno inoltre, all'atto dell'iscrizione oltre alla spilla-distintivo in similoro e smalto, la GUIDA DELLE STRADE ITALIANE DI GRANDE COMUNICAZIONE in tre volumi.

□ □ INFORMAZIONI □ □

Geografia.

La densità della popolazione in Italia. — La cifra comunemente citata è quella di 121 abitanti per chilometro quadrato: essa è calcolata sulla base della popolazione presente, o di fatto, censita il 10 giugno 1911, risultata pari a 34.671.377. Quando si astragga dal terreno improduttivo, e si tenga conto della sola superficie agraria o forestale, la quale corrisponde a circa il 92 per cento dell'area del Regno, la densità risulta lievemente superiore a quella dell'Impero Germanico (120), e un po' inferiore a quella della Gran Bretagna (144). È noto che, quando si faccia astrazione dai paesi minimi, fra cui è Principato di Monaco (255 ab. per kmq.), il paese d'Europa più densamente popolato è il Belgio, con più di 250 ab. per chilometro quadrato, mentre quello più scarsamente popolato è la Norvegia, con 7 abitanti per chilometro

quadrato. L'Italia è quindi, fra le grandi Potenze, quella che ha la maggiore densità della popolazione, mentre quella che offre la minore densità di popolazione è la Russia Europea, con 25 abitanti per chilometro quadrato. Una densità uguale approssimativamente a tre volte quella della Russia Europea hanno l'Austria-Ungheria (76) e la Francia (74).

Il Mediterraneo germanico. — La penisola danese divide in due sezioni il Mediterraneo germanico: l'occidentale, o Mare del Nord, che i Romani chiamarono « Mare Germanicum », e l'orientale, che comprende il Baltico, il golfo di Riga in cui ha foce la Duna, il golfo di Finlandia, tra l'Estonia e il rialto lagoso finlandese, il golfo, o meglio il mare di Botnia, tra la Svezia orientale e la Finlandia occidentale. Il Mediterraneo germanico ha presentato nell'epoca storica una variabilità di linea di riva assai maggiore di quella del Mediterraneo propriamente detto, o Mediterraneo romano, dove le variazioni sono dovute essenzialmente

I BISCOTTI E LO SPORT.

Lo sport praticato in estate esaurisce presto l'organismo a cui manca lo stimolo dell'aria fredda. Ma il caldo come riduce l'energia muscolare deprime anche le forze digestive quindi il contrasto fra quello che si dovrebbe e quello che si può ingerire.

I BISCOTTI MELLIN dirimono questo contrasto fornendo un eccellente nutrimento in piccolo volume.

I BISCOTTI MELLIN esaltano l'energia muscolare e ritardano il senso di stanchezza.

La scatola L. 3,50

3 pezzi, franchi di porto, contro rimessa

UNA PRECAUZIONE FACILE.

Le signore che si dilettono di sport debbono avere gran cura della loro pelle; l'aria aperta giova all'organismo ma nuoce alla cute del volto e delle mani.

La CREMA NUTRO impedisce l'avvizimento delle cellule cutanee e ne accresce i poteri di difesa contro le cause nocive esterne ed organiche, fisiche ed infettive.

Il vasetto L. 2,00

LEGGI DELLA BELLEZZA, opuscolo gratis

In vendita presso
Farmacie e Drogherie

- Richieste e vaglia al Laboratorio scientifico di preparazioni speciali per bambini
Via Correggio, 16 - MILANO

Una nuova Carta dell'Agro Romano.

La vasta piana che circonda la città di Roma e che sotto il nome di Agro Romano, altre volte così fiorente per ricchezza di ville e di coltivazioni, poi decaduta nel suo superbo splendore che la faceva soltanto desiderata da artisti e da sognatori, si avvia ora, per effetto di recenti leggi e per generale risveglio economico nazionale, alla sua risurrezione.

Generose e sapienti iniziative, largo impiego di capitali, favorito dal concorso dato all'opera grandiosa dal pubblico erario, il desiderio di accrescere decoro e grandezza alla regione che circonda la Capitale d'Italia, hanno valso ormai a sfatare la triste leggenda formatasi intorno all'Agro Romano, che cioè esso non potesse essere utilizzato se non come uno sterminato pascolo naturale, non fosse assolutamente capace di coltura intensiva, come è adesso intesa, e dovesse rimanere sempre nello stato in cui lo lasciarono i grandi latifondisti delle epoche passate.

Queste parole prendo dall'introduzione ad un volume edito della nuova Carta al 75.000 pubblicata da uno dei soci del T. C. I. l'Agr. Cav. Pompeo Spinetti, Ispettore del Ministero di A. I. C.

La Carta al 75.000 sul fondo dell'I. G. M. debitamente aggiornata per quanto ha riguardo alle ferrovie, strade ordinarie, toponomastica e fabbricati sorti per effetto delle leggi di bonifica in numero di oltre 200, intorno a Roma segue le tre Carte speciali dell'Agro Romano del Cingolani dell'anno 1704, dell'Alinari, pubblicata dal Nicolai nel 1803 e del Censo Pontificio pubblicata dal Cardinale Bofondi nel 1802.

E in 4 grandi fogli condotta con sentimento di modernità e di praticità e rappresenta un documento

originale assai importante per tutti quelli che s'interessano dei grandi problemi economici e sociali annesi all'estesa zona di territorio che circonda Roma, poichè si basa su dati raccolti direttamente dai singoli proprietari o sui luoghi e controllati con dati ufficiali del Catasto e degli altri pubblici uffici.

Il nostro Socio si trovava in condizioni particolarmente favorevoli d'investigare. La caratteristica della Carta, da cui è stato tolto il tratteggio dando invece un completo sviluppo alle curve di livello di 50 m. s. m. è di contenere con speciali segni convenzionali oltre i confini di provincia e di comune, i limiti dell'Agro Romano, i confini delle singole tenute con nomi dei proprietari, la superficie in ettari oltre ad altre indicazioni speciali, i limiti dell'Agro Romano, la zona soggetta al bonificamento agrario (legge 10 Novembre 1905 N. 467), la circonferenza di 10 Km. dal Miliarium Aureum del Foro Romano, il limite della città secondo il piano regolatore 20 Agosto 1900, il limite del suburbio di Roma e la cinta daziaria 15 Luglio 1913.

L'edizione è accuratamente stampata dall'I. G. M. La Carta si può dire in certo modo divenuta ufficiale perchè il Ministero di A. I. C. l'adottò per l'Ufficio del bonificamento dell'Agro Romano e assegnò un premio di di L. 1.000, all'Autore.

L. V. B.

COMUNICATI UFFICIALI.

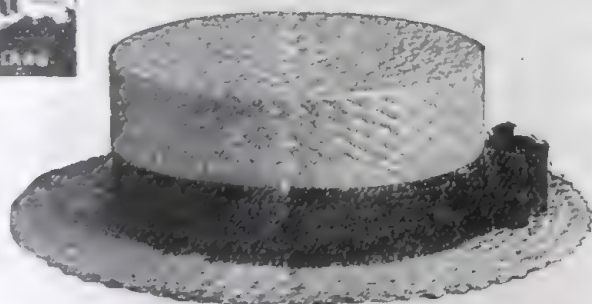
NUOVO SCHEDARIO. — Si ha comunicazione che il lavoro per il duplicato di schedario dei Soci è quasi ultimato. Si conferma il collocamento dello



CIOCCOLATO MICHELE TALMONE



CAPPELLI PAGLIA «VERGEAT»



Cannotto Inglese Rustic



Cannotto Rustic extra

GRAN MODA 1914

Medaglia d'ORO Ministero A. I. C. e Ministero Marina

In vendita nelle migliori
Cappellette
d'Italia e dell'Estero

“LAFLEUR”, di A. GORETTA Stabilimento Automobilistico

Uffici: Corso Regina Margherita 125 - Rimessa ed Officina al 152 - Telef. 7-26 - TORINO

Servizi esclusivi con vetture FIAT per Carovano — Viaggi turistici in Italia ed all'Estero

Affitti - Abbonamenti - Specialità - Battesimi - Ambulanza - Limosine per ammalati

Servizio di rimessa per Clienti - Officina riparazioni - Gomma - Benzina - Lubrificanti

Il nuovo stabilimento è provveduto di tutto il comfort moderno e sicurezza dei passeggeri.

schedario presso il domicilio del Direttore Generale, in luogo da destinarsi d'accordo cogli Uffici.

ONORANZE ALLA MEMORIA DEL COMPIANTO SEN. PIPPO VIGONI. — Si aderisce con la somma di L. 50 alle onoranze alla memoria del compianto Senatore Pippo Vigoni indette dalla Società Italiana di esplorazioni geografiche e commerciali, ricordando le sue benemeritenze per il Touring e le sue molteplici collaborazioni come autorevole membro di Commissioni speciali del Sodalizio e come suo rappresentante nel Corpo Nazionale V. C. A.

ONORANZE A OLINDO GUERRINI. — Su proposta del Consolato di Bologna si aderisce in massima alle onoranze a Olindo Guerrini, autorizzando altresì la contribuzione del Touring alla sottoscrizione che verrà aperta per coprire le spese della medaglia d'oro che verrà offerta al festeggiato, e delle altre manifestazioni che verranno fatte in suo onore.

SITUAZIONE DEI SOCI. — Si prende atto della situazione dei Soci all'8 Agosto che segna 100.385 rinnovi su 99.790 preventivati; 19.509 Soci nuovi su 17.940 preventivati; 595 Soci vitalizi, in confronto dei 420 dello scorso anno e 402 Soci fondatori della Sede.

Il totale dei Soci è di 126.991 che supera già le previsioni e denota come, se non fosse così alterata la situazione politica, l'annata avrebbe potuto chiudersi con un risultato mai raggiunto e superiore ad ogni aspettativa.

VERBALE DI SCRUTINIO DELLE SCHEDE DI VOTAZIONE PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO 1914, E PER L'ELEZIONE DI 9 CONSIGLIERI E DI 9 SINDACI.

Nella Sede del Touring, oggi 4 maggio 1914, alle ore 9,30, presenti i Soci sigg. cav. Nino Mambrino, cav. Achille Negri, ing. comm. Giovanni De Simoni, Soci

nonchè Consoli del Consolato di Milano ed i Sindaci rag. Camillo Magnocavallo, rag. G. B. Rocca, rag. Gino Turrini.

I Sindaci sottoscritti, in obbedienza al disposto di cui all'art. 33 dello Statuto sociale, all'ordine del giorno pubblicato per la votazione ad referendum sulla Rivista del Marzo scorso, constatata l'incolumità dei suggelli apposti alle urne racchiudenti le schede pervenute a tutto il 3 Maggio corrente, procedono allo spoglio delle medesime e danno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	20893
Approvano il bilancio.	20836
Non approvano il bilancio	55
Astenuti	2

Sono eletti per triennio 1914-1915-1916 a Consiglieri i Signori

Bertarelli gr. uff. Luigi Vittorio	20807
Bertolini cav. Lorenzo	20785
Candiani dott. comm. Ettore	20713
Gola ing. cav. Emilio	20776
Guasti avv. cav. Federico	20767
Moldenhauer dott. Carlo	20698
Pugno ing. cav. uff. Francesco	20781
Radice avv. cav. uff. Felice	20773
Vigliardi Paravia cav. Innocenzo	20786

ed a Sindaci per l'esercizio 1914 i Signori:

Magnocavallo cav. rag. Camillo	20779
Rocca dott. rag. G. B.	20791
Turrini rag. Gino	20778

Ripartarono in seguito 5 - 4 - 3 - 2 - 1 voti 146 nomi alla carica di Consiglieri e 70 nomi alla carica di Sindaci

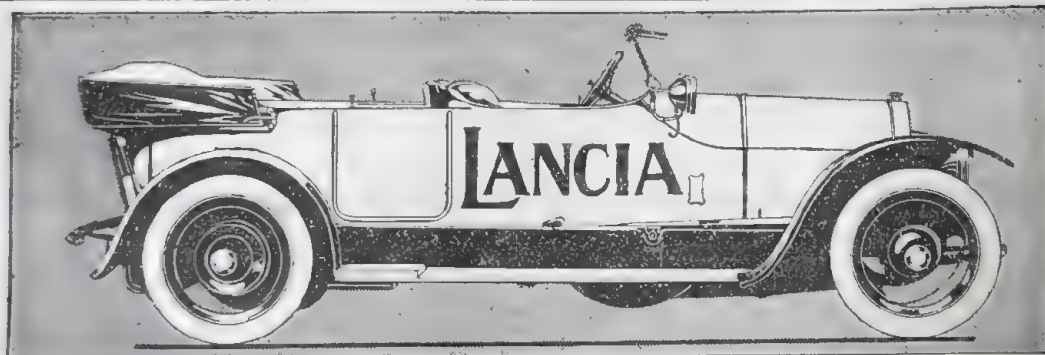
Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 18: previa lettura ed approvazione.

I SINDACI

Rag. GINO TURRINI
Rag. G. B. MAGNOCVALLO
Rag. G. B. ROCCA

I SOCI PRESENTI

Ing. GIOVANNI DE SIMONI
ACHILLE NEGRI
Cav. N. MAMBRINO.



LANCIA-TORPEDO (7 posti) - Montato su pneumatici MICHELIN.

25-35 HP 1914 viene consegnato coi seguenti accessori: Messa in moto elettrica con comando a pedale. — Illuminazione elettrica con dinamo e accumulatori. — Comando brevettato della luce e della sirena elettrica sul volante di guida. — Sterzo spostabile a tre inclinazioni. — Contachilometri con indicatore di velocità. — Misuratore della benzina. — Sirena elettrica. — Fari, fanali elettrici e fanalino ai manometri. — Frizione a secco. — Nuovo comando brevettato del freno a pedale. — Nuovo Carburatore multiplo Lancia (Brevettato) a 3 gicleurs. Consumo massimo 15-19 litri ogni 100 Km.

AGENZIA COMMERCIALE DELL'AUTOMOBILE E. MINETTI

MILANO - Piazza Castello, 6
Telef. 41-24

ROMA - Piazza Venezia, 5
Telef. 35-00



BOLOGNA - Via Battisasso, 8
Telef. Inter. 17-28

FIRENZE - Viale P. Umberto, 83
Telef. Inter. 31-99

BIBLIOTECA.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

«*La Patria e Colonie*», di A. F. Formiggi, Ed. A. F. Formiggi, 1914.

per quanto riguarda avvenimenti passati, sia per quanto riguarda le attualità.

Nel «*Patria e Colonie*» si trovano indicazioni utili intorno ai vari Paesi, lunghe pagine di fatti storici, le previsioni dei quali può essere di grande utilità a chi seriamente si dedica agli studi, e anche, più semplicemente, voglia stabilire con precisione dati e cifre.

Non possiamo, per la natura della rivista stessa, dilatare a lungo sul valore di questo libro.

Lo raccomandiamo vivamente perchè si tratti di una pubblicazione che ha un alto scopo di utilità.

La Casa Vallardi, già tanto benemerita per i suoi libri di alta cultura e per quella sua elegante «*Patria e Colonie*» che ebbe un ottimo successo, tanto che essa è diventata l'organo della Dante Alighieri, ha aggiunto un nuovo titolo di benemerita a quei tanti che già si era conosciuti.

Paderni Adolfo, «*Guida Teorico-Pratica Legale ad uso dei Commercialisti, Cancellieri, Ufficiali Giudiziari, Patrocinatori legali, ecc.*», Casa Ed. Tipografia Dei Paderni, Monza 1909.

Paderni Adolfo, «*Infortunati sul lavoro*», Ed. Antonio Vallardi, Milano 1911.

Paderni Adolfo, «*Periti - Relazioni Peritali*», Casa Ed. Tipografia Sociale Monzese, Monza 1911.

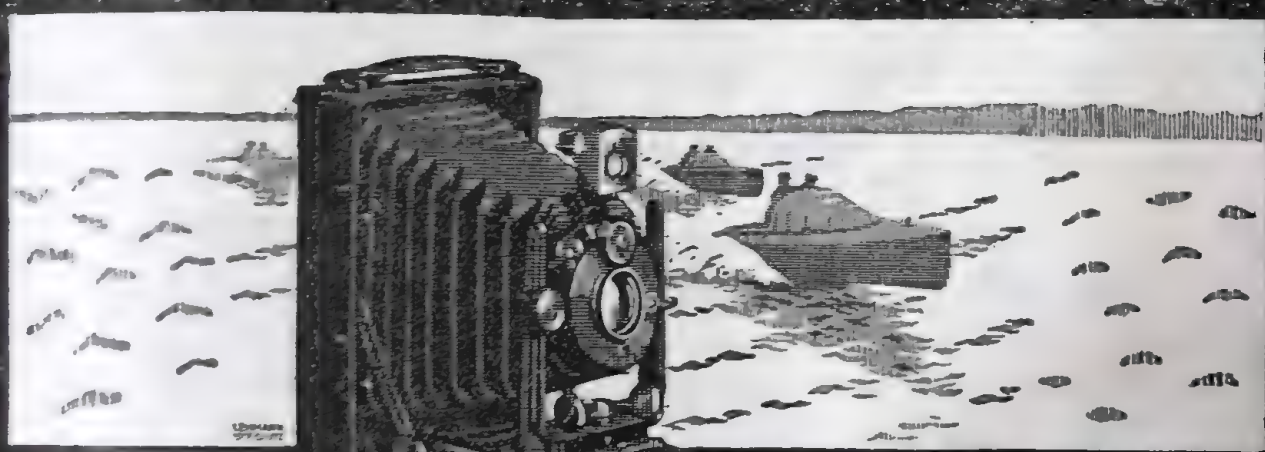
Paderni Adolfo, «*Dell'azione di Sfratto*», Ed. Antonio Vallardi, Milano 1914.

È un cortese omaggio che il signor Adolfo Paderni fa alla Biblioteca del Touring con questi suoi volumetti, i quali sono destinati a facilitare l'opera di coloro che possono in qualche modo sentire il bisogno di svolgere personalmente la loro azione nel campo legale e rendersi esatto conto di quanto va compiendo il loro patrocinatore.

Particolarmente utili ci sembrano la Guida Teorico-Pratica Legale e il Manuale Teorico-Pratico per i Periti, volumi che sono posti in vendita a prezzi modesti.

Princesse Marie Wolkonsky, «*Impressions de Sicile*», Casa Ed. Librairie Hachette e C. Parigi 1914.

Ant. C. Piccone Chiodo, «*Quanto si deve sapere del Codice di Commercio*», Ed. Ant. Vallardi, Milano 1914.



Goerz TENAX

con Goerz Doppi-Anastigmatici

Catalogo
gratis

Apparechi di massima stabilità e grande precisione.
In vendita presso tutti i rivenditori

Catalogo
gratis

Stabilimento ottico
Parigi Vienna

• C. P. GOERZ •

Berlin-Friedenau

• Società Anonima
Londra New-York

Libri ricevuti in dono.

- Attico Dario. — «Io son l'alba, tu il vespero». Romanzo. Casa Editrice L. F. Cogliati. Milano, 1914.
- Dott. Dino Muratore. «Corso pratico di Geografia Moderna». Ed. De Agostini. Novara, 1914.
- Ministero di Agric. Industria e Commercio. «Leggi e Regolamenti sulla Proprietà Industriale». Ed. G. Bertero e C. Roma, 1914.
- Istituto Geografico De Agostini. «Carta Speciale del Teatro della Guerra Europea». Novara, 1914.
- Lanzoni Primo. «In Tripolitania». Ed. C. Ferrari, Venezia, 1914.
- G. G. Reggiani. «Guida di Ferrara». Ed. Taldesi Soati. Ferrara, 1914.
- Ing. Augusto Foresti. «L'energia Elettrica nelle Aziende Agricole». Casa Editrice, Società Anonima di Arti Grafiche. Reggio Emilia, 1914.
- Ministero della Marina. — «La sterilizzazione con l'ozono delle acque del R. Arsenale Militare Marittimo di Spezia». Roma, 1914.
- Francesco Giordani. «Per la nostra aviazione». Ed. Gennaro Cozzolino. Napoli, 1914.
- Francesco Giordani. «Monoplano Quadrini a stabilità automatica». Ed. G. Mirelli e P. D'Ischia. Napoli, 1914.
- Ministero delle Colonie. «La Giustizia nella Somalia». Ed. Francesco Giannini e Figli. Napoli, 1914.
- Comune di Milano. «Dati Statistici a corredo del resoconto dell'Amministrazione Comunale». Ed. Stucchi, Ceretti e C. Milano, 1914.
- Prof. E. Bertarelli. «Politica Sanitaria». Casa Editrice-Biblioteca della Università Popolare Milanese e della Federazione Italiana delle Biblioteche Popolari. Milano, 1914.
- Ing. Giorgio Supino. «I Motori a combustione interna». Casa Editrice-Biblioteca della Università Popolare Milanese e della Federazione Italiana delle Biblioteche Popolari. Milano, 1914.
- Ing. Umberto Quarta. «L'Elettricità Industriale». Casa Editrice-Biblioteca della Università Popolare Milanese e della Federazione Italiana delle Biblioteche Popolari. Milano, 1914.
- Prof. Francesco Celetti. «Il rincaro dei viveri». Casa Editrice-Biblioteca della Università Popolare Milanese e della Federazione Italiana delle Biblioteche Popolari. Milano, 1914.
- Dott. Virginio Lucchini. «La Siderurgia chimica in Italia nell'ultimo decennio». Casa Ed. Tipografia Olivero e C. Torino, 1914.
- Enzo Petraccone. «L'Isola di Capri». Casa Editrice Istituto Italiano d'Arti Grafiche. Bergamo, 1914.
- La Jack Bollina. «L'Arcipelago Toscano». Casa Editrice Istituto Italiano d'Arti Grafiche. Bergamo, 1914.
- Sante Bargellini. «I monti del Cimino». Casa Editrice Istituto Italiano d'Arti Grafiche. Bergamo, 1914.
- Apollonio Pietro. «Guida Provinciale Veronese». Verona, 1914.
- Prof. Michele Mattioli. «Il Duomo di Orvieto». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Dott. Enrico Mauceri. «Siracusa Antica». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Costantino Zel. «Viterbo». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Giovanni Nascimbeni. «Il Duomo di Modena». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Ambrogio Annoni. «Le chiese di Pavia». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Stefano Fermi. «Le Chiese Medievali di Piacenza». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Ugo Monneret de Villard. «I Monumenti del Lago di Como». Ed. E. Bonomi. Milano, 1914.
- Comando Generale della R. Guardia di Finanza. «Anuario Ufficiale della R. Guardia di Finanza». Casa Ed. Tip. Cooperativa Sociale. Roma, 1914.
- Gino Piva. «L'aureo tempo di Carpi». Ed. Il Comune. Carpi, 1914.
- Banca Commerciale Italiana. «Cenni Statistici sul Movimento Economico dell'Italia». Milano, 1914.

Prima di acquistare un **Canotto automobile**, chiedete i **Cataloghi illustrati** dei meravigliosi

Mullins

perchè sono i più perfetti ed i più eleganti **Canotti automobili** costruiti da
The W. H. MULLINS Co. - SALEM (Ohio)

La più importante fabbrica del mondo di canotti automobili in acciaio ed in legno.
 In circolazione in tutto il mondo: oltre 50000 canotti. — Produzione 1914: circa 10000.



I **Canotti MULLINS** in acciaio sono imperforabili e non possono affondare perchè muniti di compartimenti stagni come i canotti di salvataggio.

— Per richieste di Cataloghi e Rappresentanze rivolgersi ai —

Concessionari esclusivi
 per l'Italia e Colonie

L. SCHIAFFINO & G. MARCONI GENOVA - Via Petrarca, 2
 (Nuovo Palazzo del Credito Italiano)

Telefono Intercomunale 42-87

Telegrammi: MOTOSCAFI-GENOVA

CONCEDONSI RAPPRESENTANZE NELLE ZONE ANCORA LIBERE

NUOVE NOMINE.

Consoli.

Bergamo	Crespi Annibale
Blevio	Ponti Achille
Canogli	Razeto Francesco
Catanzaro	D'Agostino ing. Umberto
Cavezzo	Zanoli dott. Luigi
Cerignola	Ruocco dott. Francesco
Derna	Bormioli Quintilio
Falciano di Carinola	Baldi Gino
Firenzuola	Pruneti dott. Mario
Gemona	De Carli rag. Giuseppe
Larderello	Castellani dott. Sergio
Macerata	Rabbaglietti Bruto
Monserato	Lecis Eugenio
Monte Lupone	Emiliani cav. dott. Alessandro
Nazzano	Crostarosa comm. G. M.
Piobbico	Bartolucci Arturo
Rosolina	Nerli dott. Guido
Ruvo di Puglia	De Zio rag. Salvatore
Senigallia	Angelini Armando
Sermide	Ricci Rossi nob. Clemente
Termoli	Azzolini Ezio
Torino	Candela cav. Ettore
Trecenta	C. M. - Raffa col. Mario
Troia	Vischi Francesco
Vicenza	Martelli Alfredo
Vittorio	Dalla Vecchia dott. Giuseppe
Zibello	Virgilio prof. Bartolomeo
	Michiara geom. Virginio

Medici.

Argegno	Rossi dott. Giuseppe
Città di Castello	Moscioni dott. Giovanni
Dosolo	Villani dott. Giovanni
Jolanda di Savoia	Piovano dott. Mario
Roma	Zacchi dott. Osvaldo
Schilpario	Venturi dott. Enrico
Veroli	Galanti dott. Salvatore
	Martelli dott. Lodovico

Consoli dimissionari o cessanti.

Berlino	Plotti Alessandro
Bologna	C. M. - Borghi S. Ten. Ettore
Busseto	Levi prof. Giuseppe
Chiasso	Pasquali Attilio
Genova	C. U. - Grossi Leonardo
Potenza	Di Muro prof. Antonio
Reggio Emilia	Battaglini avv. cav. Sante
S. Maurizio	Guglielmotti Candido

Legali.

Borgo S. Donnino	Conforti avv. Ferruccio
Faenza	Tosi avv. Armando
Gubbio	Marchetti avv. Lamberto
Montevarchi	Viligiardi avv. Eliseo
Reggio Emilia	Boretini avv. Adelmo

Dimissionari.

Borgo S. Donnino	Balabio avv. Aldo
Caviglia	Viligiardi avv. Eliseo
Castelbolognese	Tosi avv. Armando
Faenza	Orioli avv. Pietro (defunto)
Torino	Castagna Giannino

Soci benemeriti. (1)

Alessandria, Mancini Giovanni — Bologna, Minguzzi Giuseppe — Carrara, Pesetti Umberto — Coatit, Mammotti cap. Ettore — Faenza, Selby col. Gualtiero — Galatina, Tundo Gennaro — Genova, Pacetta Beniamino — Livorno, Badaloni Roberfo — Lugano, Angelini Attilio — Milano, Arzoli Arturo — Piombino, Travaglini Romeo — Salerno, Damiani ing. cav. uff. Rodolfo — Tolmetta, Roveretti cap. Emilio — Uberaba, De Vito Giovanni — Valdengo, Migliore Guido.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'artistica medaglia d'argento. Pel socio che presenta cento adesioni la medaglia d'oro.

CIRCUITO DELLE ALPI AUSTRIACHE

14-23. GIUGNO

.....Percorso Km. 2931,8.....

Vetture iscritte 78 delle quali solamente 15 compirono il percorso senza penalizzazioni. Sette vetture FIAT partenti. Sette arrivate. Tre senza penalizzazione alcuna.

Le
vetture

Fiat

riportarono i seguenti premi:

1. Premio e Medaglia d'argento,	conduttore Sig. M. Schneeweiss
1. Premio e Medaglia d'argento,	Marcellino
1. Premio e Medaglia d'argento,	Bellaque
Medaglia d'argento,	Conte Schonfeld
Medaglia d'argento,	Barone Malberg
Medaglia di bronzo,	Bauernfeind

Le FIAT guidate dai Sigg. Marcellino e Bellaque vincono pure il **Premio d'onore offerto dal Ministero dei Lavori Pubblici.**

SOCI ANNUALI (1)

**Soci Inscritti
dal 1° al 31 Luglio 1914.**

ALESSANDRIA. — Astuti Giovanni, Bima Mario, Colavizza Giuseppe, Gilardenghi dott. Giuseppe, Grassia Giuseppe, Pietrasanta ing. Vittorio, Signorelli Fermo, Terriani Paolo, Riccis Giuseppe.

Asti. — Cane Ettore, Cussotto Mario, De Michelis Giuseppe, Donato Giacinto, Maggiore Giovanni, Piretti Cesare, Ravera avv. Antonio.

Bassignana. — Tascheri Angelo.
Casale Monferrato. — Cherubini cap. Finazzo, Grignolio geom. Ferdinando, Nosenzo Rosmino.

Casale Monferrato. — Mina Filippo, Mina Luigi.

Castelletto d'Orba. — Albertella Giuseppe.

Castelletto Molina. — Thea don Alessandro.

Nizza Monferrato. — Mascherpa prof. Mario.

Novi Ligure. — Bocchio Giuseppe, Botazzi Luigi, Fava Giovanni.

Novi Ligure. — Scarti don Alberto.

Sezzè. — Re don Carlo.

Spigno Monferrato. — Spirito Arnaldo.

ANCONA. — Del Vecchio Alessandro, Gioria Guido, Pizzi Aldo.

Castellbellino. — Barcaglioni Antonio.

Fabriano. — Massaria Augusto.

Jesi. — Barchini Aldo, Belardinelli Emilio, Bugugnoli dott. Fernando, Cardinali Alfredo, fu Pietro, Castellani Enrico, Fiordelmondo Federico, Flori Alvaro, Lama Vincenzo, Lucchetti Giuseppe, Moscatelli Francesco, Pellegrini Aldo.

Morro d'Alba. — Aguzzi Licurgo.

AQUILA. — Cancellieri Guido.

Bussetto. — Livarani Marcello.

Pescasseroli. — Gentile Pasquale.

Scanno. — Brownig prof. Oscar.

ASCOLI PICENO. — Alessandrini Camillo, Pastore Luigi, Ripanucci rag. Mario.

Fermo. — Tentoni avv. Federico.

Servigliano. — Municipio.

AVELLINO. — Teora. — Fiore Michele.

BARI. — Anedda Nicolino, Epifania Gennaro, Labriola not. Michele.

Acquaviva. — Conti Antonio, Pepe Vincenzo.

Castellana. — Inzucchi geom. Vito, Lanera Francesco.

Fasano. — Amato Samuele.

Locorotondo. — Conti Gaetano, De Tullio Giuseppe, Giacobuzzo Carmelo.

BELLUNO. — Berto Isidoro, Colle ing. Gino, Ferracina dott. prof. G. B., Scrittore Gino, Zacchi dott. Luigi. **ZANNETTI** prof.ssa ITALIA ved. **PERSICINI**.

Arsiz. — Ghirardi Vincenzo.

Ponte nelle Alpi. — Borgo Ezio. **S. Nicolò Comelico.** — Costan Antonio.

BENEVENTO. — De Martin rag. Pasquale, Velardi avv. Raffaele.

BERGAMO. — Borroni Giovanni, Calvo Eugenio, Damiani Giovanni, Frizzi Severino, Gorlini rag. Silvio, Iotti ing. Guglielmo, Landucci Lando, Persico Pietro, Provaso Gennaro, Rottoli Luigi.

Adrara S. Martino. — Bresciani dott. Vincenzo.

Ardesio. — Venturelli dott. Giovanni.

Bagnatica. — Bochi prof. Luigi Fedele, Carsana Samuele.

Boltiere. — Testa don dott. prof. Gustavo.

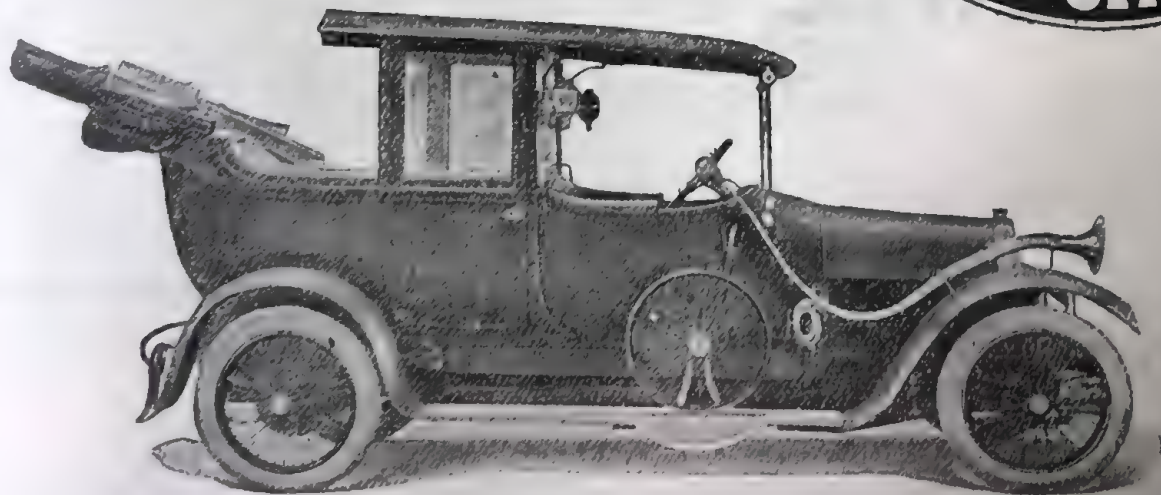
Calusco d'Adda. — Caldirola Giuseppe.

Caravaggio. — Nava Silvio, Merisio Francesco.

Covo. — Fassini Giuseppe, Galliani

Art. 8 e 9. — I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 1 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12. Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Canone di riconoscimento.

SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO



12-18 HP - 15-20 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

RUOTE ACCIAIO SMONTABILI ED AVVIAMENTO AUTOMATICO BREVETTATI a richiesta
COSTRUZIONE MODERNA MATERIALE DI PRIMO ORDINE

Prima di fare acquisti visitate i nuovi tipi

TORINO

Officine: Corso Francia
Riparto vendita: Via Madonna Cristina, 66 — Telefono 24-63

G. VIGO & C.^{ia}

TORINO Via Roma. 31 (Entrata Via Cavour)

Filiale in GENOVA Via XX Settembre, 5



Completo equipaggiamento per l'alpinista

ARTICOLI PER TUTTI GLI SPORTS

SPECIALITÀ NUOVA FERRATURA per MONTAGNA

TRICOUNI

LA PIU' PRATICA. LA PIU' RESISTENTE.

Catalogo illustrato gratis dietro semplice richiesta.



"STOEWER," Camions per qualunque merce, anche con rimorchio
Autobus aperti e chiusi sino a quaranta posti.

RAPP. GENERALE
ITALIANA

P. SCHUBERT - MILANO - Via Settala, 45

Telefono 10-603

AGENZIE: MILANO, Via Panfilo Castaldi. 8 - TORINO, Piazza S. Martino. 5
PADOVA, Via S. Francesco, 21 - ROMA, Lungo Tevere Prati, 18- CATANIA, Via Vitt. Em., 83



6 1/2 HP

Novità 1914

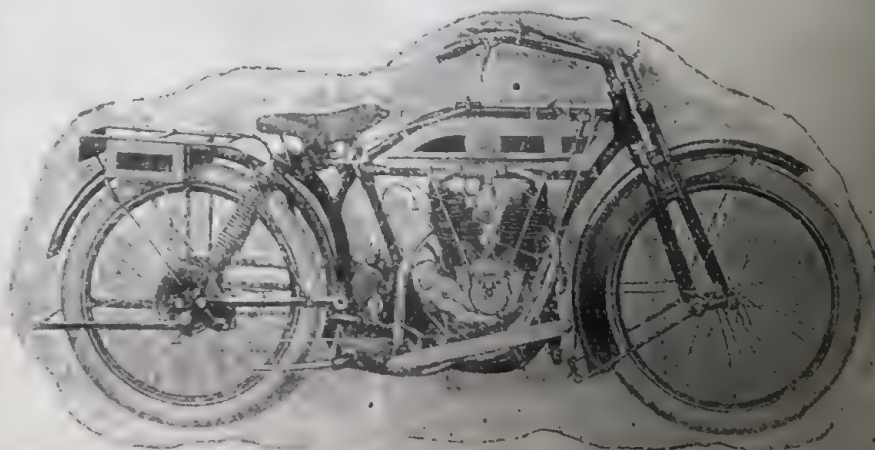
DOPPIA TRASMISSIONE A CATENA
TRE VELOCITÀ TRAIN-BALLADEUR
FRIZIONE A DISCHI

Cataloghi gratis e franco

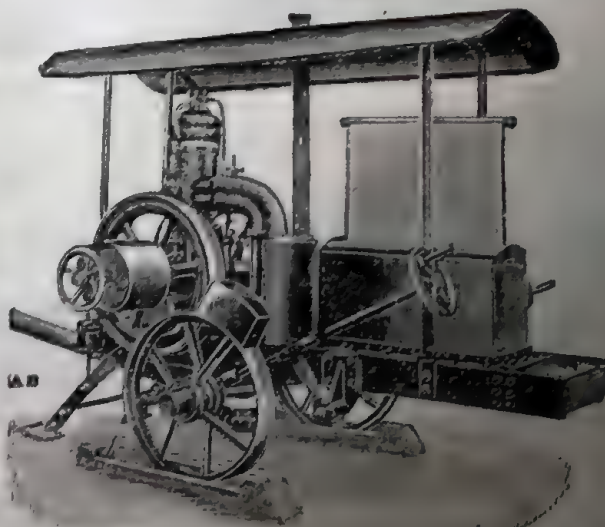
Rappresentante generale per l'Italia:

P. GHIRLANDA

Via Vinc. Monti, 26 - MILANO



Castrate. — Bravo Enrico, Papa Enrico.
Germignaga. — Biblioteca Popolare della Dante.
Lecco. — *Meregalli Alessandro*.
Lucino. — Rho Luigi.
Menaggio. — Dell'Orto Rina, Piazzoli Giovanni.
Ponte Chiasso. — Bianchi Ortensio.
Porlezza. — Casani Archimede, Signard Edoardo.
Porto Valtravaglia. — Lauri nob. Gian Galeazzo.
S. Maria del Monte. — Albergo Camponovo.
Varese. — Crugnola Luigi, Lanzi Luigi, Matthews J. W., Povere Guido.
COSSENZA. — D'Atti Ernesto, De Falco Giacinto, Gianturo ing. Vito, Gigante ing. Edoardo.
Mongrassano. — Mantovani Michele, Iangelò Francesco.
Novara. — Simonetti Alessandro.
CREMONA. — Alliney Michele, Guarneri Amleto, Guarneri Arturo, Maffini Mario, Marinetti Manfredo, Pollano Gabriele, Suardi Giuseppe.
Annico. — Scaravaggi Francesco.
Azzanello. — Cabrini Attilio.
Casalbuttano. — Ronca Enrico.
Casalmaggiore. — Fantini cav. Garibaldi, Manfredi Giuseppe, Recusani Giuseppe.
Castelvisconti. — Gastaldi Imerio.
Crema. — Rizzi Alcide, Varesi Giuseppe.
Grontardo. — Scampa Francesco.
Ostiano. — Cavalli Guido.
Paderno Cremonese. — Compiano Giannino.





ACCUMULATORI HENSEMBERGER

PER TUTTE LE APPLICAZIONI



□ □ □ □ □ □ □ □
Soc. An. GIOV. HENSEMBERGER
MONZA-MILANO
□ □ □ □ □ □ □ □

Concessionari esclusivi per l'Illuminazione Elettrica dei Treni dell'intera rete Ferrovie dello Stato. **23.000 Batterie in servizio**

**Batterie speciali per accoppiamento con
:: dinamo e per avviamento elettrico ::**

LISTINI - ISTRUZIONI - PREVENTIVI - SOPRALUOGHI gratis a richiesta.

Consandolo. — Gualandi Celso.
Portomaggiore. — Fagnoli Chino.
Quacchio. — Mantovani Vincenzo.
Trecciano. — Benetti Luigi.
IRNÈZE. — Andreani Guido, Bur-
chi Igino, China Carlo, De Lar-
darel co: Enrico, Fabbri dott. Pi-
lade, Ferrucci Alessandro, Fran-
chetti bar. Carlo, Garneri Augu-
sto, Gidari Eugenio, Grossi Ma-
rio, Ignesti Luigi, Imbert Giulio,
Insom Raffaello, Lombardi Gui-
do, Miliani Pietro, Nicolai avv.
Alberto, Rochet dott. Luigi, Sac-
co Eugenio, Salvadori Carlo, Ter-
racina ten. Guido, Zaniboni So-
crate.
Badia Fiesolana. — Cangì Dino.
Borgo S. Lorenzo. — Mascherini
Luigi.
Fucecchio. — Frediani Ulisse.
S. Pancrazio. — Visibelli don Ot-
tavio
Terra del Sole. — Giulianini dott.
Giovanni.
FOGGIA. — Riccardi rag. Fran-
cesco.
Lucera. — Ragano Gesualdo.
Rodi Garganico. — Meglio avv.
Francesco.
FORLÌ. — De Lazzari ing. Giovan-
ni, Mischi Scipione, Rebecchi Lo-
dovico, Steggher Italo.
Meldola. — Ciaccia Leonardo.
Rimini. — Panozzo rag. Mario.
GENOVA. — Bagnasco Guglielmo,
Botto Riccardo, Calcagnino Santo,
Cambiaggio don Giuseppe, Conte
Antonio, De Bernardis avv. Giu-
seppe, Delbene Amedeo, De Mar-

tini Giuseppe Mario, Fioroni Federico G., Folco Emilio, Gaudel-fo Luigi, Gervasio rag. Luigi, Giubiani Dino, Marana rag. Ernesto, Massa Gaetano, Ottino cap. Alberto, Peloso rag. Salvatore, Pettricioli don G. B., Ricci rag. Mario, Tosca Pietro, Torri Innocenzo, Veroggio comand. G. B.

Allassio. — Murchio Giuseppe, Romersi Carlo.

Calizzano. — Durand avv. Lorenzo.

Camogli. — Olivari cap. Elia

Chiavari. — Nicora ing. Alessandro, Odoardo Italo, Rossi Ulderigo.

Cogoleto. — Vairo Cesare.

Cornigliano Ligure. — Pugatti Et-tore.

Genova Ligure. — Zanini Ernesto.

Migliarina. — Cuffini don Giovanni

Pegli. — Pallavicino march. Gia-como.

Portomaggiore. —, Poledrelli Gio-vanni.

Quinto al Mare. — Marchi Arnaldo.

Rivarolo Ligure. — Gaggiolo Ric-ciotti.

Ronco Scrivia. — Vassallo avv. Gu-glielmo.

Sampierdarena. — Albertini Guido, Casirola Carlo, Della Valle Loren-za, Garbarino Andrea, Grosso Francesco, Mascera Enrico, Pit-taluga Riccardo, Pittaluga Cipol-lina D., Remorino Matteo, Ricci Duilio, Semino Orazio, Terzi march. ing. Edoardo, Vernazza Attilio, Vigorelli Ugo.

Sarzana. — Coraglio Ugo.

Sassello. — Pizzorno don Baldas-sare.

ARMY



Illuminazione e Messa in marcia elettrica per Automobili **GARANZIA COMPLETA**

WEISS & STABILINI

Deposito e Officina per l'impianto: **D. FILOGAMO - TORINO** 24, Via del Mille

Rappresentata dalla Ditta **ARNOLDI & LEO - MILANO - Via Tortona, 33 - Telef. 34-50**

Speciali facilitazioni a tutti gli aderenti al T. C. I., Garages, Società automobilistiche, Albergatori,
Consorzi agrari e industriali. — Fornitore dell'Automobil Club di Milano. o o o

Automobili *Maxwell* - Londra

000

Capitale Frs. 191.000.000

000

DIOMEDE CAPROTTI - Lucca

*Agente Generale
per l'Italia e Colonie*



15-25 HP a due posti L. **5700**

" " Torpedo . " **5900**

" " Landulet . " **6900**

000

000

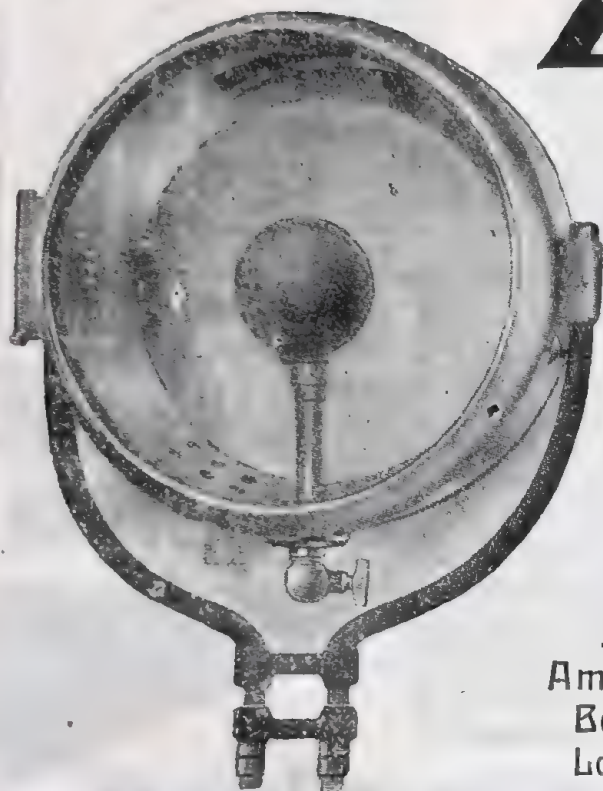
Sub-Agenti: Per la Liguria: Cav. Paolo Ferro, Via Conservatori del Mare, 2-6 - Genova; per Piacenza, Cremona, Brescia e Bergamo: Cav. Giuseppe Strafurini - Castelleone; per Mantova, Parma, Reggio e Modena: Sig. Luigi Ragni - Reggio Emilia; per le Marche, l'Abruzzo, l'Umbria ed il Lazio: Sig. Eugenio Fontana, Via del Pozzetto, 122 - Roma; per la Sicilia: Sig. Prospero Stramondo - Catania; per Milano: Sigg. Biagioni & Archinti, Via Vitruvio, 31.

FARI ZEISS

per **Automobili**

con specchio ausiliare girevole
a Gas o a Luce elettrica

MASSIMA LUMINOSITÀ
estensione ed espansione
della Luce



Prospetto "Ts 362", gratis

Jena
Amburgo
Berlino
Londra

CARL ZEISS
MILANO

Piazza del Duomo, 21

Parigi
Pietroburgo
Tokio
Vienna

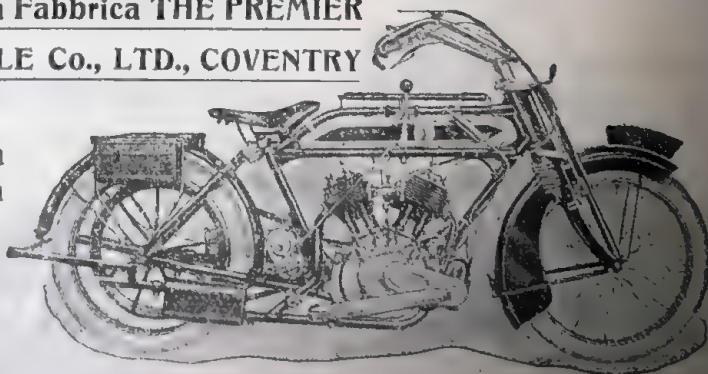
PREMIER

della Fabbrica **THE PREMIER**
CYCLE Co., LTD., COVENTRY

7-9 HP con cambio a 3 velocità - tras. a catena
3 1/2-4 HP con cambio a 3 velocità - tras. a catena
2 1/2 - 3 1/2 HP a 3 velocità (Motoleggera)

TIPI SPECIALI DA CORSA — SIDE-CARS

VETTURETTE

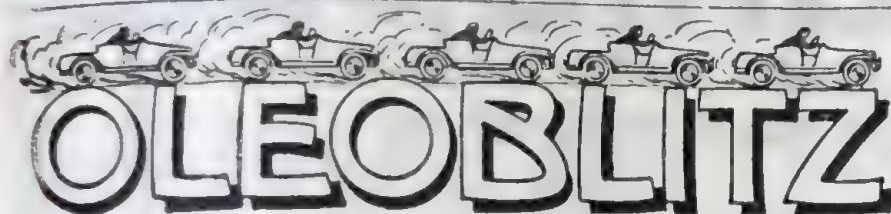


Rappresentanti esclusivi per l'Italia: **E. SIRONI & C.** Via Guido d'Arezzo, 3 - **MILANO** - Telefono 10-429

Savona. — Passadoro avv. Ettore, Pongiglione prof. Vittorio.
 Sestri Levante. — Concari Arturo, Sestri Ponente. — Marforio Duilio, Piazzai ing. Achille.
 Spezia. — Ambrosini Corrado, Laddelli Luigi, Rapino Antonio, Samengo Aldo, Sturlese Giovanni, Vittori dott. cav. Enrico.
 Toirano. — Bellardo Giuseppe
 GIRONTE. — Ribera. — D'Angelo Bartolomeo, Pasciuta Vito.
 GROSSETO. — Scotti dott. Bruno.
 Foligno. — Pacinotti Mario.
 Massa Marittima. — Acciari Luigi, Bianchi prof. Antonio, Rovis Antonio, Tassini prof. Amedeo.
 LECCE. — De Giorgi dott. Colosimo, Delle Canne Carmelo, Vergori Francesco, Vladimiro Aurelio.
 Galatina. — Canozzini dott. Alberto, Consenti Ruggero, Cosimo Ippolito, D'Amico dott. Augusto, Duma Pantaleo, Galluccio Angelo, Papadio Nicola, Vallone on. ing. prof. Antonio, Stefanelli prof. Pietro.
 Morciano di Leuca. — Cacciatore avv. Antonio, Cosi Francesco Saviero.

Taranto. — Albanese Emilio, Bocconi rag. Francesco, Caraccio avv. Silvio, Nube Giuseppe, Stola G. B., Troilo Grand'Uff. Francesco.
 LIVORNO. — Antonelli Benvenuto, Bazo Bernardo, Pellegrini Tullio, Sanguinetti Tullio, Spaini Carlo.
 LUCCA. — Giurlani Arturo, Ricci Francesco, Barsotti Egidio, Lazari Raffaele, Maccarini Neopolo, Meschi Antonio, Nicolai dott. Giulio, Sistini Angelo.
 Forte del Marmi. — Frullani Virgilio.
 Montecatini Alto. — Chiari Massimiliano.
 Pescia. — Giaccai Alberto.
 S. Concordio. — Ungarelli Pietro.
 Viareggio. — De Jorio Antonio, Marcellino Vittorio.
 MACERATA. — Galiani bar. cav. Vincenzo.
 Camerino. — Lucarelli Fernando, Napolioni avv. Angiolo.
 Montesangusto. — Roberti co: Giuseppe.
 Portocivitanova. — Silvestrini Alfredo.
 MANTOVA. — Appari Adone, Ba-

sevi Mario, Monica Gilberto. Lonardi dott. Giuseppe Alessandro, Schirolli rag. cav. Luigi, Zeni Angelo.
 Asola. — Clerici Bagozzi Guglielmo, Negri Giacomo, Spada Enrico, Tamburini Francesco.
 Borgoforte. — Motta Riccardo.
 Bozzolo. — Furga Gornini avv. Scipione.
 Gonzaga. — MORGANTI RITA.
 Medole. — Imperatori Ferdinando.
 Montanara. — Arvati geom. Aldo.
 Pegognaga. — Contesi Enore.
 Revere. — Bocchi Antonio.
 Riva. — Missora Giovanni.
 Solferino. — Bassani don cav. Vittorio.
 Suzzara. — Caramaschi Senofonte, Catelli Giuseppe.
 Viadana. — Santelli Pierino.
 MASSA CARRARA. — Carrara. — Aicardi Giuseppe, Menchelli Carlo, Merli Giuseppe.
 Pontremoli. — Cella dott. Luigi.
 MESSINA. — Cama rag. Francesco, Camuri rag. Giacomo, Galifi Giuseppe Alessandro, Greco rag. Antonino, Gulli Filippo, Malaguti Luigi, Sergi Mario, Saiya Antonino, Slaviero Giuseppe.



sempre l'Olio migliore per motori d'Automobili, Motocicli e Motoscafi.

della Soc. An. Lubrificanti
ERNESTO REINACH
 MILANO



FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

FRATELLI SPIERER

ROMA - Viale Manzoni N. 28

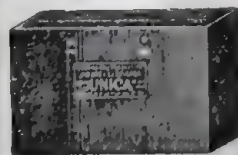
Telegrammi: PILA



Lampadina elettrica tascabile
 con batteria LIBIA
 L. 1.75



Fanalino per ciclo con batteria
 STELLA per 20 ore di luce, con
 borsa di pelle L. 11.50.



Batteria UNICA 4 volti per illumina-
 zione elettrica nelle automobili. - Ore
 120 di luce con 3 lampadine.

Prezzo della batteria L. 15.

Impiantino completo per luce domestica
 L. 19.50.

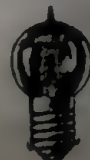
Ore 600 di luce con una lampadina da
 una candela



Lanterna portativa con bat-
 teria STELLA L. 7.50.



L. 1.50



L. 1.50

I prezzi indicati sono per merce franca qualsiasi destinazione in
 Italia. Gratta Listini a richiesta. Anticipare l'importo di ogni articolo.

Rapp. per la Lombardia: BUSTI & VIOTTI - Piazza Ist. Tealeo, 3 - Milano

ACCESSORI WOODWORTH PER GOMME

Pratici

WOODWORTH
significa
protezione contro le
Forature
e gli Sdruciolamenti.

Minimo consumo
per le Gomme.

Articolo di massimo lucro per Rivenditori.

Noi cooperiamo coi nostri rivenditori e ad Essi
inviando dietro domanda le nostre condizioni speciali.

Indirizzarsi: **LEATHER TIRE GOODS Co.**

Suite N. 104, N. 47 Broadway — New York City (U. S. A.)



Ricercati

WOODWORTH
antisdrucchiolevole.

La catena
WOODWORTH che
salva le Gomme serve
pure a salvaguardare
la sovracopertura.

IL BAGNO IN CASA

— ALLA PORTATA DI TUTTI —

UNA VASCA DA BAGNO „IA. AG“
DI LAMIERA D'ACCIAIO ZINGATA A
FUOCO LUNGHEZZA 170 cm.



Compreso lo scaldabagno a
gas non costa che £ 60
con scaldabagno ad alcool £ 8 in più
..... Far richiesta alla ditta

KRAFT & CAPELLI

MILANO-CARLO GOLDONI-1
LISTINO — GRATIS

Nel VI Giro Ciclistico d'Italia (Km. 3162)

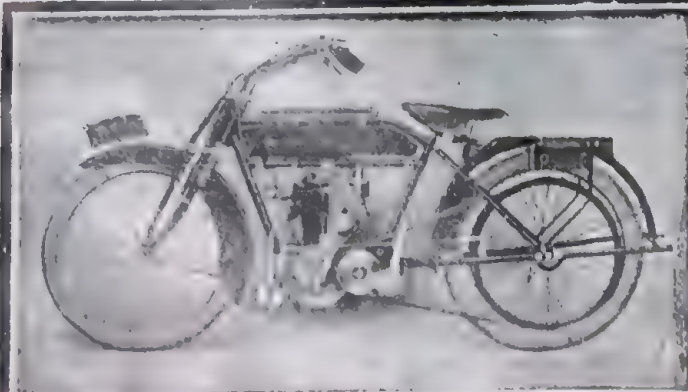
Dunlop

dopo 6 vittorie di tappa conquista il

1.° POSTO nella classifica generale
1.° POSTO nella categoria isolati

su 81 concorrenti partiti da Milano 8 compivano
l'intero aspro percorso dei quali 6 montavano

Dunlop



03 Novità sensazionale del 1914!

MOTOCICLETTE

Sun-Villiers
Sun-Villiers
Sun-Jap

3 1/4 HP a 4 tempi con 2 ve-
locità nel carter del motore.
2 1/2 HP a 2 tempi con e
senza cambio. o o o
5/6 HP a 2 cilindri con cam-
bio a tre velocità. o o o

Tutte le macchine montate con gomme **DUNLOP**

Prezzi straordinariamente convenienti!
Interessati, domandate catalogo e condizioni

Agenti Generali per l'Italia: **CARLO JAHN & C.** (di C. Jahn & Federico Hardy) - MILANO, Piazza Monforte, 1

[illegible][illegible]

GENOVA

visitando, favorite degustare il

"CORONATA."

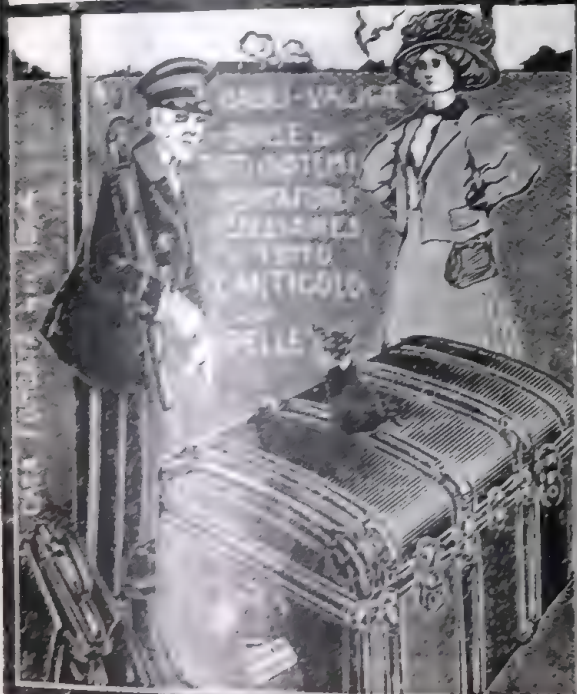
= Vino bianco secco prelibato =

servito al banco **LEOPOLDO GAZZALE** ai Portici Vittorio Em., 34 e Piazza Cavour, 48

SPEDIZIONE OVUNQUE IN DAMIGIANE DALLA MIA CANTINA IN CORNIGLIANO LIGURE

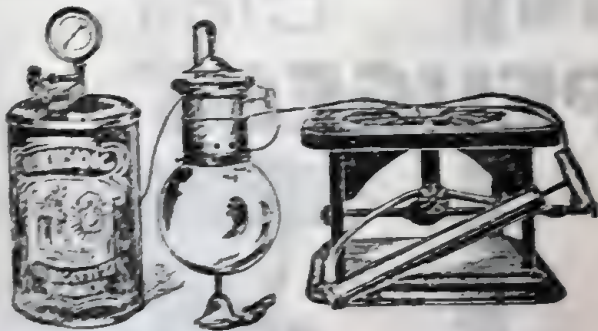
VALIGERIA

A. VARDÀ TORINO
 24100 TORINO - VIA GARIBOLDI 14 - PALAZZO MUNICIPIO



INGROSSO-DETTAGLIO

INVIO CATALOGO GRATIS E FRANCO
Sconto 5% al Soci del T. C. I.



Gaz in ogni luogo

che dà luce e calore per tutte le applicazioni
casalinghe ed industriali. - Nessun peri-
colo di scoppio. - Nessuna fatica per
sollevamento di contrappesi. -

Uso di benzina comune. -

**Economia, comodità,
comfort. - Durata
degli apparecchi
indefinita.**

NUMEROSI ATTESTATI A DISPOSIZIONE



TORINO
Corso Francia. 111

Navigazione Generale Italiana

Società Riunita FLORIO & PURATTINO
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale L. 60.000.000 interamente versato

LLOYD ITALIANO

Società di Navigazione
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale emesso e versato L. 20.000.000

LA VELOCE

Navigazione Italiana a Vapore
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale emesso e versato L. 11.000.000

ITALIA

Società di Navigazione a Vapore
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale L. 20.000.000 - Versato L. 12.000.000

Servizio combinato fra le Compagnie suddette

Partenze dal 16 Settembre al 15 Ottobre 1914

Linea SUD AMERICA EXPRESS

Società	Data partenze da Genova	VAPORE	SCALI	Durata del viaggio
N. G. I.	16 Settemb.	Regina Elena	Barcellona, Dakar, Santos, Buenos Ayres	17
N. G. I.	23 "	Duca degli Abruzzi	Barcellona, Rio Janeiro, Buenos Ayres	17
N. G. I.	30 "	Principe Umberto	Barcellona, Dakar, Montevideo, Buenos Ayres	17
Lloyd Italiano	7 Ottobre	Principessa Mafalda	Barcellona, Dakar, Rio Janeiro, Buenos Ayres	16
N. G. I.	14 "	Duca d'Aosta	Barcellona, Santos, Buenos Ayres	17

Linea Postale settimanale per BUENOS AYRES

Italia	* 1 Ottobre	Brasile	Genova, Dakar, Rio J. n. Santos, Buenos Ayres	21
La Veloce	6 "	Savoia	Barcellona, Las Palmas, Rio Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres	20

Linea celerissima settimanale per il NORD AMERICA

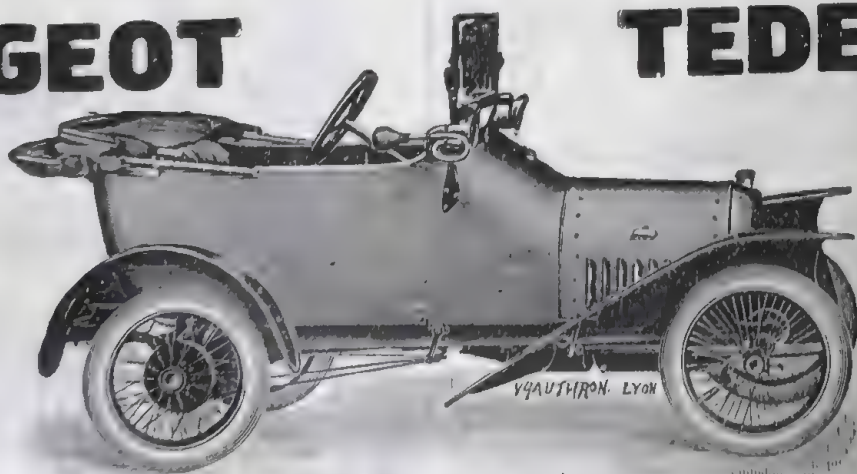
Lloyd Italiano	19 Settemb.	Taormina	Palermo, Napoli, New York	14
N. G. I.	30 "	Verona	Palermo, Napoli, New York, Filadelfia	15
La Veloce	7 Ottobre	Europa	Palermo, Napoli, New York	15
Lloyd Italiano	12 "	Caserta	Napoli, New York	14
Italia	*14 "	Ancona	Napoli, Palermo, New York, Filadelfia	13

Salvo variazioni

* da Napoli.

Cicli
PEUGEOT

Pneus
TEDESCHI



PEUGEOT

CHE HA VINTO TUTTE LE GRANDI CORSE DEL 1912-1913, CHE
NON TEME LA LOTTA COLLE VETTURE LE PIÙ POTENTI, NON
DISDEGNA DI FABBRICARE

LA PIÙ MERAVIGLIOSA VETTURETTA

CHE FORMA LO STUPORE DELL'AUTOMOBILISTA COSCIENTE

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA:

G. C. Fratelli PICENA - Corso Principe Oddone, 17 - TORINO

Abbategrasso. — Redaelli Giusep-
 se. — Lesmo Carlo, Renoldi An-
 seldio. — Mattavelli Guido.
 Busto Arsizio. — Denna Michele
 Luigi, Garavaglia Giuseppe.
 Cenerate. — Amati dott. Guido,
 Leoni Piero.
 Cantalupo. — Proverbio Gaetano.
 Sala don Carlo.
 Carate B. — Beccalli Lodovico, Flu-
 miniani dott. Antonio, Mazzoleni
 Renzo.
 Caronno V.M. — Sordelli Giuseppe.
 Casalestello V.M. — Croce Stefano.
 Caserta di Ronasco. — Arrigoni Gae-
 tano.
 Caserta Campolandrone. — Raffa-
 lo.
 Caserta Macagno. — BONICALZI
 CLOTILDE, Sommaruga Guido.
 Castano I. — Lietti Luigi.
 Castano. — Torri Ferruccio.
 Castano. — Belloni Ottorino, Cin-
 cia Cesare, Medri Attilio.
 Corsico. — Oldani Giovanni.
 Dergano. — Santambrogio Paolo.
 Desio. — Galli Arturo.
 Gorla Minore. — Carnelli Arcan-
 gelo.

Greco Milanese. — Caronni Carlo.
 Lodi. — Moretti Angelo.
 Lucernate. — Gironi Cesare.
 Maddalena. — Saporiti Gerolamo.
 Magenta. — Costa Ettore.
 Melzo. — Tresoldi Osvaldo Giov.
 Monza. — Bajoni Anania, Nobili
 Giovanni, Verderio Francesco.
 Musocco. — CIVIDINI SEVERI SA-
 VINA.
 Olgiate Olona. — Ivaldi rag. Cesare.
 S. Angelo Lodigiano. — Bagnaschi
 Antonio.
 Saronno. — Banfi Pietro.
 Senna Lod. — Griffini Luigi.
 Seregno. — Braghieri Emilio, Cantù
 Arturo, Dell'Orto Ambrogio.
 Sesto S. Giovanni. — Albertini ing.
 Alberto.
 Turro. — Bonnanny Mario, CHIA-
 PALE MARIA.
 Usmate. — Spada Carlo.
 Zebbuonpersico. — Mina Giuseppe.
 MODENA. — Lodi Primo. — To-
 masini Alvaro, Zavanella rag.
 Nino.
 Carpi. — Bertesi dott. Giovanni,
 Prandi dott. Simplicio.
 Mirandola. — Bellini Eo, Pignatti
 Guglielmo.

S. Felice sul Panaro. — Molinari
 Umberto.

Vignola. — Baroni Carlo.

NAPOLI. — Amato Pasquale, Bu-
 nocore dott. Michele, Caputi ing.
 Oreste, Carraro Silvio, Cecere Sil-
 vio, Cosentino Luigi, De Bury
 avv. Camillo, De Crecchio prof.
 Giuseppe, Della Campa Giovanni,
 Delle Femine ing. Gustavo, Dini
 Gesualdo, Falcone Angelo, Fede-
 razione Studenti Univesitari, Fe-
 rulano Giuseppe, Garzone avv. cav.
 Antonio, Gorisi dott. Giovanni, Jo-
 vene Alberto, Longo Achille, Mat-
 tei bar. Rodrigo, Mazza Carlo,
 Passalacqua Geppino, Pollo Pa-
 squale, Ramasco Delfo, Rodini
 Vincenzo, Russo Guglielmo, Sac-
 chi Lodispoti Vincenzo, Santan-
 gelo Ernesto, Schneider Eduardo.
 Sereni Armando, Tofano Olivieri
 Franco, Trapani Alberto, Viscon-
 ti Gian Galeazzo.

Pomigliano d'Arco. — Capone Guido.
 S. Giovanni a Teduccio. — Rasulo
 ing. Giacomo.

Secondigliano. — Maglione cav.
 Tommaso.

Sorrento. — Gison Alfredo.

D.^R C. LANGBEIN & C.^O MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.

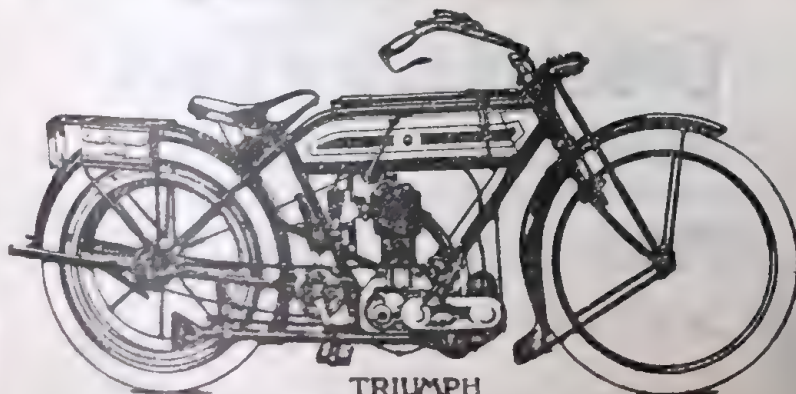
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

TRIUMPH

I rinomati Cicli e Motocicli britannici
 si possono avere in tutte le principali
 città italiane.

Cataloghi franco di posta dalla
TRIUMPH CYCLES Co. Ltd. - COVENTRY (INGHILTERRA)

oppure dai suoi Agenti qui a fianco citati



TRIUMPH
 STURTEVANT ARCHER 5 SPEED WITH
 TRIUMPH GEAR AND CLUTCH CONTROL

Milano: P. Zignone,
 Minoia & Loro,
 C. P. Romana, 42.

Bergamo: P. Rota,
 Borgo Palazzo, 31.

Biella: Rovidati &
 Porrino, Via XX
 Settembre.

Bologna: Flli. Chie-
 rici di Gius., Via
 Indipendenza, 55.

Brescia: Flli. Ber-
 tolotti, Corso Ma-
 genta, 36.

Como: C. Pusterla,
 Viale Lecco, 41.

Cremona: Flli. Ber-
 tolotti, Corso Ga-
 ribaldi, 11.

Ferrara: Aldo Mo-
 risi, Piazza Com-
 mercio, 26.

Firenze: V. Zan,
 Viale F. Strozzi,
 18-24.

Ferli: Zavatti & Pi-
 ni, Corso Garibal-
 di, 8.

Genova: G. Boglio-
 lo, Corso Firenze,
 14.

Lodi: Oreste Negri,
 Piazza S. Lorenzo,
 31.

Lucca: G. Sennetfeld,
 C.so Garibaldi, 18.

Mantova: E. Ber-
 noni, Via Pietro F.
 Calvi, 4.

Modena: Auto-Ga-
 rage Gatti, Via E-
 milia.

Novara: C. Barag-
 gioli, Corso Carlo
 Alberto, 31.

Padova: C. Aperi,
 Via del Santo, 8.

Palermo: Federico
 Garuso, Via Vitt.
 Emanuele, 189-199.

Parma: F. Scipioni,
 Corso Vittorio E-
 manuele, 108.

Perugia: Soc. An.
 Auto-Garage, P.za
 Vitt. Emanuele.

Rimini: G. Balestri,
 Corso Umb. I, 5.

Roma: G. Solani, Via
 Quattro Fontane,
 114.

S. Lorenzo in Cam-
 po (Pesaro): San-
 te Conti, Bicilette.

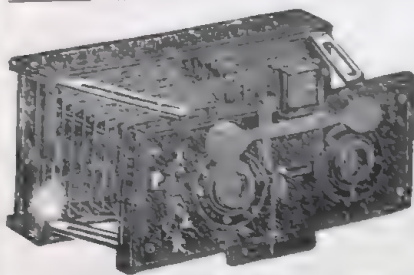
S. Remo: Rodolfo
 Gaglietto, Via Um-
 berto, 6.

Senigallia: Gius.
 Monaco, C.so Vit-
 torio Eman., 108.

Torino: F. Opessi,
 Via Goito, 5 bis.

RINOMATI APPARECCHI FOTOGRAFICI **MURER'S EXPRESS**

125 MODELLI DIFFERENTI :
da L. 13 con obbiettivi acromatici
a L. 350 con obbiettivi anastigmatici



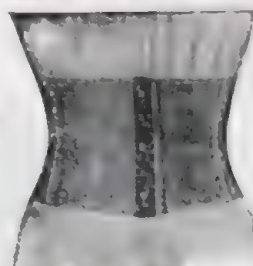
Chiedere Catalogo,
che si spedisce gratis,
alla Ditta

F. MURER
OTTICI
Corso Venezia N. 1
MILANO

con Stabilimento in
Via Nino Bixio N. 2
ed il Catalogo N. 2

— per Accessori per Fotografia —

La Cintura Elastica per Uomo



ha lo scopo di sostenere la vita
arrestando la tendenza all'obesità
senza disturbare la respirazione.
Dà al corpo maggiore agilità, fa-
cilita la linea elegante e corretta
dei vestiti. — Chiederla alla

Ditta L. BERETTA & C.
succ. di A. FARÉ & C.

MILANO, Piazza Ferrari, 10 - RO-
MA, Via Convertite, 21 - TORINO,
Via Viotti, 4 - NAPOLI, Via Municipio, 35 - indicando
la misura della vita presa possibilmente sulla pelle.

Prezzo L. 22 - (sconto 10 %, per contanti)

RENOLD Catene

per

BICICLETTE

AUTOMOBILI

CAMIONS

AEROPLANI

LOCOMOBILI

STURMEY-ARCHER

MOZZI a 3 velocità, a 3 velocità e
freno contropedale per Biciclette, a 3
velocità e debrayage per Motociclette

WILSON Bici- clette

SERIE - PNEUMATICI - SELLE
RUOTE LIBERE - Specialità diverse

“WILSON”, Motor Cycle

MOTOCICLETTE 2 1/2 e 3 3/4 HP
con debrayage e cambio 3 velocità

Rappresentante Esclusivo per l'Italia :

Ditta GIULIO MARQUART di A. COSTA, G. RUINI & C.
MILANO - Via Melzo, 6

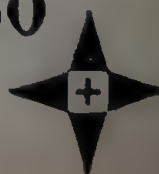
Assortimento completo in materiale — Pezzi di ricambio ed Accessori per Velocipedi ed Automobili



BRODO MAGGI IN DADI

Vendesi a dadi sciolti oppure in
scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la
scatola da 50 Dadi a L. 2. 50

E sigete il nome
MAGGI e la marca **“Croce-Stella”**



Inguardia dalle imitazioni !

NOVARA. — Fornara dott. France-
sco, Muttini Enrico.
Arona. — Negri dott. Achille.
Baceno. — Corda Vincenzo.
Bellinzago. — Calcaterra don Cele-
stino, Ojoli don Angelo.
Biella. — Coda Taddeo, Fogliano
geom. Sisto Delfino, Guido Luigi,
Ravenna Luigi, Rossetti Eusebio.
Cannobio. — Botelli Giulio.
Carignano. — Sesta. — Gozzi Luigi.
Casale Monf. — Picena don Pietro.
Cossiga. — Bassotto Cesare.
Costanzana. — Greppi Carlo.
Domodossola. — Magnani Eligio.
Gignese. — Guglielmina Albino.
Grignasco. — Rabaglio don Giusep-
pe.
Intra. — Abbiato Giuseppe, Ferrari
Mario.
Maggiora. — Olioli Gian Luigi.
Mezzana. — Mortigliengo. — Borri-
Guido.
Omegna. — Tadini Nino.
S. Andrea. — Concina Francesco.
Trecate. — Berthecca Camillo.
Varallo Sesia. — FRANCIONI NA-
TALINA ved. TOPINI, Racchetti
Giacinto.
Vercelli. — Ciceri Mario, Farello Se-
reno.
Vercelli. — Pedreira Manuel.
Vogogna. — Zanelli Augusto.
PADOVA. — Aronadio ing. Oreste,
Cosci ing. Mario, Dal Bianco Ivo-
ne, Dal Porto Italo, De Rui Ma-
rio, Folco Leonardi Zambelli co:
Carlo Alberto, Funicello Giusep-
pe, Indri rag. Bepi, Piccinato Lui-
gi, Senigaglia avv. cav. uff. Enri-
co, Sertorio dott. Giosuè.

Bagnoli di Sopra. — Trivellato A-
dolfo.
Battaglia. — Gallo Nicolosi Fran-
cesco.
Mestrino. — Graziani Giuseppe.
Ponte di Brenta. — Scapin Vittorio.
Pontelongo. — Bacco Carlo, Para-
tella Adamo.
PALERMO. — Anastasi ing. Alber-
to, Bentivegna Edoardo, D'Onufrio
avv. Giuseppe, Giacobbe Andrea.
Ustica. — Cosomati ten. Filippo.
PARMA. — Balzarano dott. Fran-
cesco, Botti Caffoni Giovanni, Cal-
zetti Osvaldo, Ditta Besia e Ama-
dasi, Ferrari dott. Adolfo, Gan-
dolfi Giovanni, Menozzi rag. Gino,
Montali Riccardo.
Busseto. — Secchi Alberto.
Collecchio. — Romanini Giuseppe.
Fontanellato. — Bolsi Piero.
Ozzano Taro. — Booth ing. Ernesto.
Porcigatone. — Feci Alberto.
Salsomaggiore. — Peracchi Gino.
Soragna. — Robuschi Angelo.
PAVIA. — Picece Attilio, Quartiroli
Giovanni, Società Canottieri Ti-
cino.
Cava Manara. — Omodei Zorini Gio-
vani, Sacchi Enrico.
Gambold. — Trinca Giovanni.
Salice. — Lorenzini Emilio.
Sommo. — Rossi ing. Antonio.
Stradella. — Gelosini Carlo.
Vigevano. — Sassi Camillo.
Voghera. — Guglielmi rag. Ettore,
Valece Nicola, Zampaglia prof.
Luigi.
PERUGIA. — Giuliani Mario, Pur-
gotti Giulio.
Amelia. — Pernazza Amedeo.

Assisi. — Cèccarani Amilcare, Fa-
gotti Egisto.
Castiglione. — Ablozzo Fran-
cesco P.
Città di Castello. — Corpo Nazio-
nale Volontari Ciclisti, Moscioni.
dott. Giuseppe.
Foligno. — Franzoni Gaetano.
Gualdo Tadino. — Perticari co: ing.
Federico.
Rieti. — Agamennone Pericle, Cocco
prof. Nello.
PESARO. — Pennabilli. — Domini-
ci Luigi, Gennari Gennaro, Leve-
rini Adello.
S. Lorenzo in Campo. — Occhialini
Ermanno.
Urbino. — Chiappelli avv. Alberto.
PIACENZA. — Baldini Agostino, Bi-
blioteca, Celli Cesare, Donelli Pier
Alberto, Piergiorgi Amilcare, Ros-
si Pietro.
Gropparello. — Carini Benvenuto.
Lugagnano d'Arda. — Del Piano
Mario, Fusco dott. Alfonso.
Monticelli d'Ongina. — Gottardi Giu-
seppe.
PISA. — Niccolai prof. Alberto, San-
gursky dott. Gabriel.
Navacchio. — Pierotti Renato Luigi.
Piombino. — Lecchini Guido, Loren-
zini Francesco.
Pontedera. — Morini cav. uff. Fran-
cesco.
Portovecchio. — Repetti ing. Carlo.
PORTO MAURIZIO. — Dulbecco
Giuseppe, Rosso Camillo.
Bordighera. — Palanca Carlo.
Bussana. — Rolando Ant. Gioachino.
Dolceacqua. — Solamito Giuseppe.
Oneglia. — Lagorio rag. Carlo, Per-

ARMERIA BALDI Firenze

Articoli per Caccia e Sport - Specialità: Fucili per Tiro al Piccione

CARTUCCE CARICATE COLLE MIGLIORI POLVERI, CON BOSSOLI, BORRAGGIO E PALLINI INGLESI
E CONFEZIONATE CON MACCHINARIO ELETTRICO DI GRANDISSIMA PRECISIONE

5, VIA CAVOUR

000

Telefono Nazionale 1-11



"INDIAN", 1914

MODELLO DI GRAN LUSSO

7-9 HP

due cilindri - Messa in marcia elettrica - Frizione a secco - Cambio di
velocità - Carburatore a doppio gicleur - Lubrificazione automatica - Fanali
e tromba elettrici - Speedometro - Carica automatica accumulatori durante
la marcia.

Chiedere cataloghi e prezzi all'Agente per l'Italia

MILZIADE RAGNINI - Via XXVII Aprile, 16 - FIRENZE

Macchine e pezzi di ricambio sempre a disposizione.

PRIMO SANATORIO ITALIANO

PINETA DI SORTENNA

(Alta Valtellina)

Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia,
aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.

Medici e sistemi di cura italiani.

Opuscolo illustrato gratis.

o

Dott. Cav. A. ZUBIANI



Collegio

Convitto ::
Arcivescovile
De-Amicis ::

Elementari
Tecniche Com. Pareggiate

Brianza { Milano - Cantù - Chiasso
165 s/m { Lecco - Cantù - Como.

Telefono N. 10

Sac. D. G. EDOARDO VIGANÒ, Rettore

Cantù

PODOL

Flacone da
centesimi 80

SI VENDE
OVUNQUE

Per Posta:

2 Flaconi
centesimi 1,50

Impareggiabile
callifugo. Estirpa
radicalmente
calli, duroni,
occhi pollini.

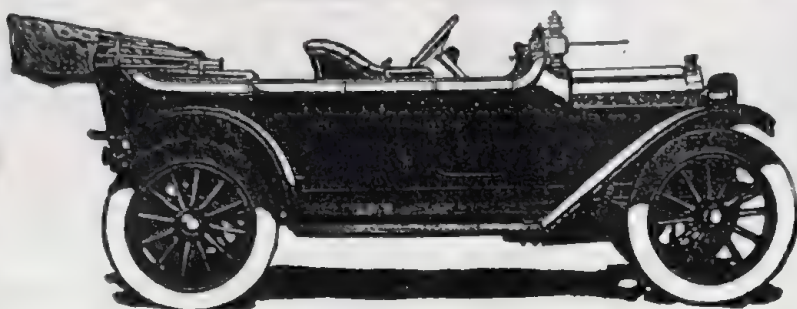
Facile applicazione
RAPIDO EFFETTO

PREMIATA
FARMACIA
SAVONA

MILANO
Via Stendhal, 32

TELEFONO
11-3-88

La migliore
valuta
in prodotti
Nord-
Americani.



L. 5860

franco Genova
imballo com-
preso.

Nessun'altra vettura; americane non escluse, sia pure di moderato prezzo, offre le caratteristiche della grande vettura a così buon mercato come la **Detroit**.

Le caratteristiche della grande vettura sulla vettura leggera **Detroit** sono: motore a lunga corsa, asse posteriore smontabile, frizione a dischi multipli, sospensione a piattaforma elastica.

Più di 5000 vetture **Detroit** sono in uso privato attualmente, con una clientela entusiasta, e l'aumentata richiesta ci ha obbligati ad aumentare i nostri mezzi produttivi cosicché siamo ora in grado di consegnare a brevi scadenze.

La nostra esportazione è affidata a persone di esperienza unica e che danno la loro attenzione indivisa ad ogni ramo dell'esportazione. Qualche territorio è ancora scoperto e desideriamo quindi metterci in contatto coi migliori agenti e subagenti ai quali possiamo avanzare favorevoli proposte.

BRIGGS-DETROITER CO., Detroit, Michigan, U. S. A.

Agenti esclusivi: **GARAGES STORERO**: TORINO - ROMA - MILANO - GENOVA

DESCRIZIONE DELLA VETTURA

BLOCCO MOTORE - Sistema a blocco unitario chiuso.

MOTORE - Quattro cilindri monoblocco, pollici $3\frac{1}{8}$ di alesaggio, pollici per $4\frac{3}{4}$ di corsa: 85×120 mm. sviluppa 25 HP. Raffreddamento ad acqua. Valvole racchiuse, intercambiabili, tutte a destra del motore, punterie registrabili.

ACCENSIONE - Magneto Bosch ad alta tensione.

FRIZIONE - Dischi multipli.

TRASMISSIONE - Tipo a train balladeur, tre velocità, avanti e retromarcia.

FRENI - Due ad espansione interna, un tamburo di 14 pollici e uno di 10 pollici entrambi sulle ruote posteriori. Altezza da terra 10 pollici.

RUOTE in legno montate di gomme 810×90 mm.

CUSCINETTI - Cuscinetti a sfere di primissima qualità al motore, alla trasmissione assale posteriore e ruote.

CONSUMO - 10 litri benzina ogni 100 km., 1 litro olio ogni 170 km.

TIPI - Vettura da turismo a 5 posti e Spider a 2 posti.

ACCESSORI - Tutti i modelli sono completamente forniti di capote e tendine laterali, sacco alla capote, cortine, 5 fanali e fari, tromba, necessaire gomma borsa ed accessori, crik.



Le più importanti

Novità fotografiche

sono contenute e descritte nel

Supplemento al Catalogo Ganzini

MODELLI SPECIALI PER TOURISTI

Gratis contro cartolina doppia.

MILANO - Ditta M. GANZINI - NIGUARDA

Emilio, Sciolli Filippo, Strati Luigi.
 S. Remo. — Capurro Antonio, Cugge Gio Batt. De Cesare Domenico, De Cesare Modesto, Ditta Ravazzi Francesco e C., Liviano Carlo, Iacopo Giuseppe, Le Minet Giacomo Vittorio, Nobile Giacomo, Torre Giuseppe.
 Ventimiglia. — Girando Umberto.
 POTENZA. — Salvaggi Mario.
 Andriano. — Bandinelli Ernesto, Caraccio Leone, Ferretti Paolo.
 Trapani. — Mattia Domenico.
 RAVENNA. — Calabria Federico.
 Castiglione. — Pecaccia Guglielmo.
 Faenza. — Luchi Pasquale, Matteucci Ugo, Sacconi Paolo.
 S. Pietro in Linceoli. — Pistocchi Carlo.
 REGGIO CALABRIA. — Boldrini ing. Aldo, Crupi geom. Francesco, De Blasi ing. Gaetano, Laviny ing. Carlo, Polimeni Santo, Santucci rag. Igino.
 Cosenza. — Trocini avv. Raffaello.
 REGGIO EMILIA. — Magistrali Gino, Vaga Siro.
 Castelnovo ne' Monti. — Benedelli Spero.
 Gualtalla. — Bartoli Guglielmo.
 Novellara. — Gandini Vittorio Nino, Storchi Guglielmo.
 Pieve Saliceto. — Bordonali Ferdinando.
 Rubiera. — Gianelli Luigi.
 Scandiano. — Cattani Giuseppe.
 ROMA. — Ambroso Giovanni, Barbieri Giov. Battista, Barile comm. avv. Luigi, Baruscotto Gino, Bianchi rag. Umberto, Bignami Francesco, Bozzi Luciano, Brozzi Renato, Bufacchi Fernando, Cantagalli avv.

Alessandro, Colasanti Michele, Coletti Annino, Cordella dott. Luigi.
 CORREA D'OLIVEIRA HADA, De Francesco Bruno, Di Giuseppe Virgilio, Di Rollo avv. Clemente, Dragonetti de Torre Giovanni, Galigari Felicissimo, Gasparri avv. Giuseppe, Gatti Benedetto, Gelosi Francesco, Giovannenze Mariano, Giustini avv. Giuseppe, Kermekchieio Alexandre, Landolina Giovanni, Leiss cav. dott. Umberto, Leonini Pignotti Augusto, Lucacini Roberto, MANCINI VIRGINIA, Marchi rag. Cesare, Marini ing. Alessandro, Martirano Francesco, Mastropasqua dott. Giuseppe, Micaglio Vittorio, Moscardini avv. Umberto, Nardis Nunzio, Natali cav. rag. Fernando, Olivieri dott. Umberto, Papa rag. Ettore, Parpaglion Renata, Passigli Alberto, Pecorella Camillo Gino, Petilli cav. ing. Guglielmo, Petrioli ing. Gino, Pezzolet avv. Umberto, PIERMARINI CESIRA, Piermarini Osvaldo, Piscitello comm. Salvatore, Ravera Marino, Ricci dott. Pietro, Riccio avv. Oreste, Salvatore Salvatore, Sangeni Francesco, Saponaro dott. Giovanni, Saraceni avv. Gioachino, Sera Giuseppe, Sordini cav. Angelo, Solaro Oreste, Sonnino Arturo, Sosso rag. Giuseppe, Stancanelli rag. Carlo, Tegan Giuseppe, Tognolatti Francesco, Vellani Giuseppe, Verducci Amedeo, Volpini dott. Romolo, Zitelli Giovanni.
 Marino. — Bremond Alberto.
 Terracina. — Tramonti Mario.
 Roviano. — Budini Virgilio.
 Vignanello. — Fabrizi Virgilio.

Viterbo. — Ceccotti Ugo, Crescenzi Quirino, Ruva Giovanni, Venanzi dott. Sante.
 ROVIGO. — Bardella Riccardo, Oliva dott. Pietro.
 ADRIA. — Chiaratti Giordano, Cordella Attilio.
 Lendinara. — Marano avv. Matteo.
 Pissatola. — Castaldetti Giusto, Ghisellini Guglielmo.
 SALERNO. — Bertola ing. Giovanni, Pagliara Attilio.
 Agropoli. — Lorenzetti geom. Guido, Onorio Arturo.
 Capaccio. — Rizzo Antonio.
 Contursi. — Terralavoro Alfredo.
 Eboli. — Barone rag. Davide.
 Laurino. — Latessa Francesco.
 Maiori. — Benigno Achille.
 Mercato S. Severino. — Brescia Morra Nicola, Giordano Francesco Antonio.
 Tegiano. — D'Alitto Vincenzo, Dotto geom. Giovanni.
 Vietri sul Mare. — Perotta Matteo.
 SASSARI. — Oschiri. — Bua Giov. Maria.
 Portotorres. — Andreoli Calisto, Aru Agostino.
 SIENA. — Montalcino. — Mangiavacchi Alessandro.
 Piazze Campordevoli. — Grossi Roberto.
 Piazze Cetona. — Ceccantoni dott. Sertorio.
 Pienza. — Mucci Pietro.
 S. Giovanni d'Asso. — Masserini Pellegrino.
 SIRACUSA. — Lentini. — Consiglio cav. dott. Rosario, Magnano Fildelfo, Magnano San Lio Gaspare, Signorelli cav. avv. Giuseppe.
 Melilli. — Schermi Giuseppe.



Bolzani Grimoldi & C.

MILANO

Via C. Balbo, 9 - Tel. 10-635

Premiata Fabbrica di Carrozzelle

per Bambini e Infermi

Catalogo gratis a richiesta



Arte della Medaglia

MEAGLIE - DISTINTIVI - SMALTI
 INCISIONE MECCANICA SULL'ACCIAIO,
 AVORIO E PIETRE DURE
 CONIAZIONE METALLI

FIRENZE - Via Vecchietti N. 6 - Telef. 36-27

Moto

Wolsit

3 1/2 HP - 3 velocità

CICLI LEGNANO - AURA

Produzione delle rinomate
 Officine **Wolsit** di Legnano
 montate con gomme

Pirelli
 extra

LIQUORE
 TONICO DIGESTIVO
 DITTA ALBERTI
 BENEVENTO

STREGA



SOC. AN. FABBRE & GAGLIARDI
CAPITALE L. 2.500.000 - MILANO

GRANDIOSO ASSORTIMENTO DI ACCESSORI PER AUTOMOBILI
PNEUMATICI DELLE PRIMARIE MARCHE

MOLLETTIERA FOX'S improved PUTTEE

"F.I.P."

con bordi tessuti indeformabili

Nuova forma a spirale (brevettata) e tessuto lavorato con un sistema speciale da ottenere (vedi clichés) massima aderenza e bordi che non abbiano a sfilacciarsi e deformarsi.

Perfezionamento massimo senza aumento di costo

Vecchio sistema con bordi non tessuti.

La migliore MOLLETTIERA per Golf, Caccia, Montagna, Ciclismo, Automobilismo, Turismo invernale, ecc. ecc.

Si fabbrica in varie tinte e qualità.

A richiesta campioni e istruzioni.

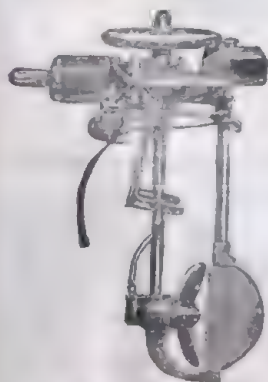
Per **SIGNORE - SIGNORI - RAGAZZI**

◆ Sopra ogni palo è stampata la parola "FOX" ◆

Prezzi da L. 9,30 e più. - Con uosa attaccata aumento di L. 7,25. — SCONTO AI RIVENDITORI

Soli fabbricanti brevettati: FOX BROS & Co., Ltd.: LONDRA
Agenti Esclusivi per l'Italia: FRATELLI MAZZA
TORINO - Via Boglino, 9-11

BATTELLI



FORNITURE PER MARINA

MOTORE WATERMAN PORTO

Il vero Motore portatile. Trasforma il vostro battello in un battello a propulsione meccanica. Tipo staccabile, apprezzato 2 1/2 3 HP (ale-saggio 70 m/m, corsa 75 m/m). Completo con direzione e propulsione, smontabile e montabile in 3 minuti.

MOTORI WATERMAN PER MARINA

(tipo interno) si fabbricano nei tipi da 2 a 24 HP.

WATERMAN MARINE MOTOR Co.

HARANGER & Co., venditori — 93 Champs Elysée - Parigi

Il sistema **NIAGARA** vi mette in grado di costruire il vostro battello.

NIAGARA MOTOR BOAT Co.

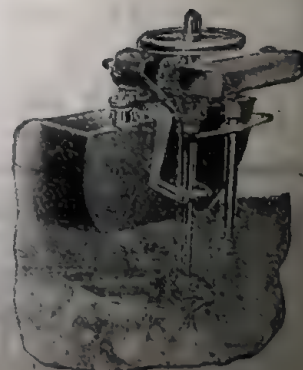
FORNITURE MORSS qualunque oggetto ed accessorio per battello.

Catalogo di 550 pagine, il più completo di referenze marittime pubblicato sinora.

A. S. MORSS Co.

Catalogo e chiarimenti a richiesta

MOTORI



J. E. SITTERLEY, esclusivo venditore per l'Estero

47 Broadway, Suite 9 - New York City, S. U. A.

S. A. — Papaleo Scrofani cav. Fran-
cesco. — Ponzetto Alessandro.
Sondrio. — Ponzetto. — Roggero
Edoardo. — Marini Guglielmo.
Cecchi. — Cecchi Giovanni.
Fermo. — Cast. Ammare Adria-
no. — Di Michele Ovidio.
Fano. — Fano dott. Secondo.
TORINO. — ALBERTENGO DI MO-
NASTEROLO contessa GIULIA,
Angela avv. Enrico, Audisio Gi-
acomo, Azola prof. Napoleone, Ba-
chi Guido, Bardi ing. Augusto,
Barotti Gino, Benedetto Francesco,
Bernuzzi Carlo, Bertetto Carlo, Bi-
gotti Michele, Bocchino Michele,
Bonfanti Umberto, Bongera Erne-
sto, Borello Alessandro, Brughera
dott. Luigi, Brusaschetto Luigi,
CAROLI CLEMENTINA, Cattana
Oreste, Cavallo Mario, Cimato Car-
lo, Colombini Alfredo, Conterno
Giuseppe, Coria Callisto, Corlano
Quirino, Crida Giovanni, Damos-
so Ermenegildo, Davico Felice, De
Gazio Alfonso, Distort Ugo Enri-
co, Durando Carlo Giuseppe, Fan-
fani Enrico, Foresto Pietro, Fra-
scarelli Flavio, Galea Giuseppe,
Gandiglio Vincenzo, Gatti Bruno,
Gemelli Bruno, Ghiano Pietro,
Giacobbe Cesare, Girollo Cesare,
Gracchia Stefano, Greco Paolo, Gri-
maldi Giacomo, Locatelli Cesare,
Maggia rag. Serafino, Marsau Ar-
mando, Massobrio Giulio, Mazzan-
toni Carlo, Migliavacca Federico
Alberto, Musso Francesco, Noci
Sergio, Ottin Pecchio Giuseppe,
Ottin Pecchio Isidoro, Poccardi
Spirito, Porporati ing. Silvio, Qua-

glio Giuseppe, Rebora Giacomo,
Redis avv. Antonio, Remus Stefa-
no, Revelli dott. Mario, Rovagna
Oreste, Sacchetto Giacomo, Salassa
Giuseppe, Sapelli Emilio, Seiman-
di Costanzo, Severina Carlo, So-
cietà di Mutuo Soccorso « Stabili-
mento Mazzonis », Stura Carlo, Ter-
ziani Alberto, Trucano Mario, Va-
gnone di Celle Giuseppe, Vellani
Federico, Vergnano Giovanni,
Viazzi Giov. Battista, Zuffardi
dott. Pietro.

Aosta. — Chabrian Luigi.

Bardonecchia. — Moroni Cesare, Zo-
zi Francesco.

Bobbio Pellice. — Michelin Salomon
Salomone.

Borgomasino. — Tirone dott. Carlo.

Carignano. — Manna Augusto, Ro-
dolfo Carlo Giuseppe.

Carmagnola. — Scaramuzza dott.
Giacomo.

Castellamonte. — Brunello don Ma-
rio.

Ceres. — Camasso avv. Livio; Do-
nalasio dott. Francesco.

Cesana Torinese. — Andreone Fe-
lice.

Chieri. — Malerbi Alardo.

Germagnano. — Caponi Cesare.

Hone. — Anselmoz sac. Omero.

Ivrea. — Ravera Enrico.

Lanzo Torinese. — Unger Oscar.

Luserna S. Giovanni. — Terzagio Pie-
tro.

Molaretto. — Fattore dott. Ettore.

Pinerolo. — Di Pralormo Emanuele,
Fabbre Martino, Salton Carlo, Ver-
di rag. Pietro.

Poirino. — Ghilotti Luigi.

Pra. — Gay Nicodemo.

Rivara. — Faletto Giovanni.

Rubiana. — Billia dott. Alessandro
Rueglio Canavese. — Oggeri P. Um-
berto.

S. Germano Chisone. — Grill Teo-
filo.

S. Secondo di Pinerolo. — Berger
Giulio.

Venaria Reale. — Casale Luigi.

TREVISO. — Monducci Giuseppe.
Cavaso. — Bonotto Orlando, Rigat-
tieri Pietro.

Clison di Valmarino. — Vittani I-
talo.

Conegliano. — Covra Francesco, Ma-
rio Albano, Pucci Ferdinando, Vi-
dottio Emilio.

Mogliano Veneto. — Martinuzzi Ric-
cardo.

Oderzo. — Moschini geom. Giuseppe.

Refrontolo. — Nardi Vittorio.

S. Polo di Piave. — Michelin Fran-
cesco.

Vazzola. — Maschio Paolo.

UDINE. — Bertoldi Erardo, Bragato
Giuseppe, Colombo Giuseppe, Fe-
licioni Giuseppe.

Ampezzo. — Florida Ferdinando.

Cavasso Nuovo. — Di Pol Luigi.

Gemona. — Benedetti Aristide.

Latisana. — Di Liberti Antonio, To-
disco Pietro.

Meduno. — Sacchi Carlo.

Osoppo. — Marin dott. Nicolò, Ma-
rinelli Alfredo.

Ovaro. — De Prato don G. B., Rai-
nis don Vincenzo.

Pielungo. — Ceconi co: Mario.

Pordenone. — Cesca Ferruccio.

Prata. — Brisotto Romano.

Prepotto. — Rieppi dott. Carlo.

Sacile. — Premuda Vittorio.

S. Vito al Tagliamento. — Pietro-
bon Ugo.

L'Imperial Oriental Hôtel

GENOVA - Portici XX Settembre, 30

è il più raccomandabile degli HOTELS MEUBLÉS

— Ritrovo preferito dai VIAGGIATORI di COMMERCIO —

Camere da L. 4.00 in più — Altilato al T. C. I. — Sconto del 10% al Seul del Touring

Telef. 40-74 Luigi Pereno, nuovo propr. - Adolfo Gallo, dir.

TAPPEZZERIE di CARTA

E DECORAZIONI IN OGNI STILE

EUGENIO GRAMATICA

Via S. Eufemia, 21 - MILANO - Telefono N. 4024

IMITAZIONE CUOI - STOFFE - LINCRUSTA - SANITAS

TAPPEZZERIE LAVABILI di grande resistenza

ARTICOLI per APPARTAMENTI - ALBERGHI ecc. ecc.

LAVORI OVUNQUE

Motori a Petrolio WATERLOO

ORIGINALI AMERICANI

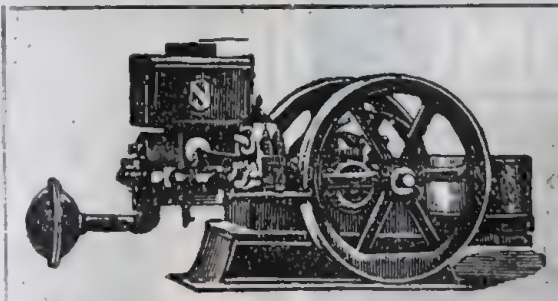
Limitato numero di giri, massima
regolarità di marcia :: :: ::

Premiati con tre medaglie al-
l'Esposizione Internazionale di
TORINO 1911 :: :: ::

CHIEDERE LISTINO
ALLA DITTA

GIUSEPPE FERRARI DI EUG.

MILANO ::
VIA PAOLO PRISCI



DA 1 1/2 A 12 HP.

Gruppi Elettrogeni con motori
WATERLOO per illuminazione
di Ville, Alberghi, Teatri, Cine-
matografi, ecc. Minimo costo di
energia, perfetto funzionamento,
referenze di primo ordine :: ::

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1913 L. 23 851 818,42

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha
accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ L. 49 939 826,82

Sedegliano. — CUCCHINI RONCALI MARIA.

Tolmezzo. — Candotti Luigi, Tonon Alberto.

Treppo Carnico. — Solari don Giacomo.

VENEZIA. — Bertè Eugenio, Bonaventura Mario, Bressanin prof. Rodolfo, Chiari rag. Gino, Cocozza Campanile dott. Vincenzo, Cosulich Alberto, Gasparetto Evarardo, Giomo dott. Giuseppe, LOVISI ROSINA, Mazzario Venceslao, Meneghetti Vettore, Missier Augusto, Olivero Giuseppe, Pedrocchio Gino, Pellegrini Edgardo, Simonetti Attilio, Venturini Massauello, Vianello Giuseppe, Zani dott. Desiderio.

Mestre. — Castelli dott. Mario, Di Filippo Giovanni.

S. Donà di Piave. — Buzzatti Luigi.

S. Stino Livenza. — Tonicello Luciano.

Stra. — Bittolo Bon dott. Lorenzo.

VERONA. — Beux Emilio, Bianchi dott. Luigi, Bonvicini Alcardo Eugenio, Cagni cap. Giorgio M., Capellaro Gio. Batta, Lambardi Giuseppe, Mantovani Fortunato, Rambaldo Alberto.

Legnago. — Rossato ing. Scipione.

Ferrara di Monte Baldo. — Brunelli don Giuseppe.

Garda. — Berto Tutino.

Perù. — Cataldo dott. Armando Vittorio.

Peschiera. — Messina Luigi.

Tregnago. — Cavaggoni Francesco.

VICENZA. — Mazzoni cav. avv. Giovanni, Milani dott. Gino, Zorzi co.: avv. Giangiorgio.

Arzignano. — Carradore rag. Dante, Pasetti Angelo, Verza Luciano

Carpanè. — Lunati Giovanni.

Duerlle. — Bagarella Emilio.

Marostica. — Basso Sergio.

Rocchette Piovene. — Jeanette Luciano.

Valdagno. — Ponza Angelo.

COLONIE ITALIANE.

Eritrea.

Asmara. — Baglioni ing. Enzo, Caroncini ing. Giorgio, Pari Gip-seppe.

Chenafina. — Farinetti Guido.

Cheren. — Borgia ten. Nicola, De Luca ten. Alessandro.

Somalia.

Brava. — Bonetti Agostino, Marchese Rinaldo, Petri Alberto.

Libia.

CIRENAICA. — Bengasi. — Argentoni Paolo, Benetti Gaetano, Frezza Lelio, Gavano Fortunato, Marini Marino, Sacchetti Renzo, Saini geom. Felice, Savini Goffredo, Trionfi Alberto.

Cirene. — Ferrari Paolo, Garrone Ercole, Greco Luigi, Zanardi Ubaldo.

Derna. — Guicciardi Emilio, Morcelli Guido.

Merg. — Atella ten. Carlo, Barresi ten. Salvatore, Pesce ten. Antonio.

Pizzi ten. Enrico, Scarlato dott. Vincenzo, Vesin ten. Claudio Luciano.

Slonta. — Civitarese Attilio, Musso Modesto, Rafanelli Agostino.

Tobruk. — Colli Lanzi Oreste, Mo-

rita Alessandro, Scioli ten. Gen-

Toma. — Pedercini Carlo, Sivieri Guido.

TRIPOLITANIA. — Gussat. —

Martini Enrico.

Jefran. — Carrichi ten. Domenico.

Kikla. — Cortese Vincenzo.

Sirt. — Maraviglia ten. Federico.

Marcellino Alfredo.

Sokna. — Campanini Giovanni.

Triboli. — Arila Pietro, B.M. Luigi.

Calandra Luigi, La Viola Guido.

Mariotti Bianchi cav. G. R.

ESTERO

EUROPA

Albania

Scutari. — Facchinetti Antonio

Austria Ungheria

DALMAZIA. — Comisa. — Mardèsic Paolo.

Ragusa. — Jelich Mario.

Spalato. — Adler Luigi, Gasperini Pietro, Marcocchia prof. Giacomo.

VENEZIA GIULIA. — Trieste. —

Abeatici dott. Menotti, Alessandrino Umberto, Bertos Isidoro,

Bliznakoff Nico, Colussi Emilio,

Colussi Oreste, Costa Nino, Cozzi Pietro, FONDA NELLA, Gatti Ro-

dolfo, Guillermin ing. Luigi, Maonica Ruggero, Mengotti Quarto,

Molinari Mario, Tauber Carlo, Zanussi Santo.

Cormons. — Donda Fernando.

Gorizia. — Bader dott. Giovanni,

Delpiero Umberto.

Monfalcone. — Pappadopulo Emil

**L'ESTRATTO
IN VASETTI**



**IL BRODO IN DADI
"ARRIGONI,"**

**SONO I MIGLIORI =
GENUINI - INSUPERABILI
IN VENDITA OVUNQUE**



*LISTINO ALIMENTARI
A RICHIESTA*

**G. ARRIGONI & C.
GENOVA**

FORNITORI PONTIFICI

**Cucine a gas
"FLOREAL,"**

Tanto smaltate che verniciate a 3-4-6 fuochi



con forno e
scaldapiatti

Eleganti

Solide

Prezzi miti

Munite di nuovi
becchi economici a
consumo ridotto
racchiusi fra le la-
stre metalliche che
servono ad intensi-
ficare il calore im-
pedendone la di-
spersione.

Chiedere listino alla Ditta

**ATTILIO BOGGIALI
MILANO Via S. M. Fulcorina, 17**

Inghilterra.

Bournemouth. — Chadburn William Roy.
Londra. — Boyle Edward, Lombardini Pietro, Stenson Cooke.
Troedyrhiw. — Rossi Luigi.

Principato di Monaco

Monaco. — Bossi Luigi, Rosso G. B., Viale Noël.
Monte Carlo. — Barbiero Benvenuto.

Spagna

Barcellona. — Boose Juan, Cabot Montalt avv. Riccardo, Casali Polleri Luigi, Como Francesco, Riba Enrique.

Svizzera.

CANTONE DI BERN. — Berna. — Riva Umberto.
CANTONE GRIGIONI. — Coira. — Bianchi Riccardo.
CANTONE TICINO. — Balerna. — Mazzasogni Emilio.
Barbengo. — Triulzi Alfredo.
Bellinzona. — Rossi Attilio.
Breganzona. — Censi dott. Ubaldo.
Brusino. — MAZZUCCHI MARIA, Polli Francesco.
Comolengo. — Tarabori Giovanni.

Locarno. — Morgantini Leopoldo, Nessi Antonio.
Lugano. — Cavenati Arrigo, Cuneo Mario, Foglia Attilio, Ghielmetti rag. Luigi, Steffenino Maurizio.
Mendrisio. — Boggi Eligio, Soldati Ezio.
Viganello. — Mumenthaler Walter.
CANTONE DI VAUD. — Losanna. — Calvetti Dante.
CANTONE DI ZURIGO. — Zurigo. — Bossio Riccardo Angelo, Kern Carlo.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria. — Foni dott. Eugenio, Lifonti ing. Giovanni, Sierra Paolo.
Cairo. — Benigni Francesco, Medina Renato.
Porto Said. — Brajak Trifone.

AMERICA MERIDIONALE

Argentina.

Ayacucho. — Barbieri Alberto.
Buenos Aires. — Caffaro Ermanno, Del Rio Roberto, Gobbi L. Humberto, RABIA MARIA LUISA.
Carlos Pellegrini. — Allasia Filippo, Bianchi Attilio, Crisci Domenico,

E. Straus ing. James.
Pola. — Baldini Pietro.
Porto Rose. — Commissione di Cura.
Seghetto. — De Franceschi Luigi.
TRENTINO. — Riva. — Giacomozzi rag. Pietro.
Rovereto. — Piatelli Amedeo.
Tione. — Stefani Emanuele.
Trento. — Castel Terlagio Giuseppe.
LOCALITA' DIVERSE. — Fiume. — Abramovich Giuseppe, Bruss Luigi, Cossutta Giusto, Martich Giovanni, Peteani Mario.
San Lugano. — Felicetti don Lorenzo.
Staranzano. — Franzutti Angelo.
Vienna. — Schloss dott. Rudolf.

Francia

Bourg la Reine. — Boès Karl.
Cabbè Roquebrune. — Boidi Oreste.
Modane. — Montaz Edouard.
Nizza. — Bonnet dott. Louis.
Saint Avoilles. — Baquè Louis.
Venissieux. — Ronchail Célestin.

Germania

Amburgo. — Göth Giuseppe Enrico.
Leipzig. — Heydenreich dott. Ernest.
Mannheim. — Gropengiesser prof. Hermann.

Grand Hotel Ligure & d'Angleterre

TORINO - Piazza Carlo Felice, 9
(Di fronte alla Stazione Centrale - Lato partenze)

Casa di lusso che non ha l'eguale nella Città, dotata di tutte le comodità moderne - Bagli - Docce acqua calda e fredda in tutte le camere - Ascensori elettrici - Scelta cucina.

PREZZI MODESTISSIMI

AUTO GARAGE

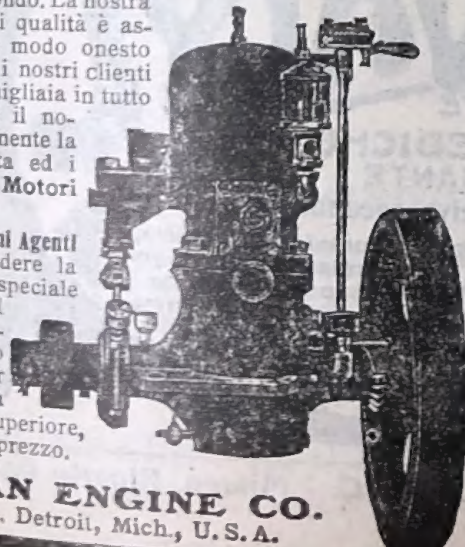
AMERICAN

I nostri Motori AMERICAN hanno raggiunto una fama mondiale come i motori marini a 2 tempi più semplici, più sicuri e più economici che si conoscano. Essi funzionano a benzina, a gasolina, a petrolio od a nafta. I Motori AMERICAN si trovano ovunque e danno ogni giorno un servizio assolutamente sicuro e soddisfacente. Si costruiscono in tutte le grandezze da 2 a 30 HP (uno a quattro cilindri) in tipi medio e pesante, per qualunque genere di battello fino a 15 metri di lunghezza. Comprando un motore marino si badi che porti il nome AMERICAN DETROIT.

I nostri Motori AMERICAN sono costruiti coi migliori materiali e da meccanici esperti nella nostra grande officina, una delle più grandi e delle meglio equipaggiate del mondo. La nostra garanzia liberale di qualità è assicurata dal nostro modo onesto ed equo di servire i nostri clienti che si contano a migliaia in tutto il mondo. Chiedere il nostro catalogo contenente la descrizione completa ed i prezzi dei nostri Motori AMERICAN.

Si pregano i buoni Agenti e Rivenditori di chiedere la nostra proposta speciale per l'esportazione. I nostri Motori AMERICAN si vendono con molta facilità per la loro meravigliosa semplicità, qualità superiore, sicurezza e basso prezzo.

AMERICAN ENGINE CO.
426 Boston St., Detroit, Mich., U. S. A.



MEDAGLIE

DISTINTIVI

TARGHE - COPPE

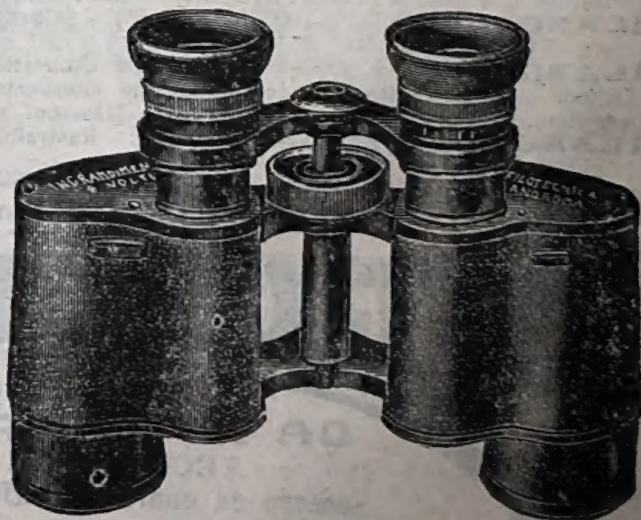
DIPLOMI

PIETRO LANZI - Milano, Via Bergamo, 44 - Telefono 11-708
Marche per Caffè, Alberghi, Stabilimenti ecc. - Placche per fasce sul cam
STAMPERIA IN METALLI Catalogo gratis a richiesta

BINOCOLI A PRISMI

Modello "FILOTECNICA,"

GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA



Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il riassunto di tutti i Cataloghi, alla
"FILOTECNICA," Ing. A. SALMOIRAGHI & C.
:: MILANO - ROMA ::

Mitchel Alessandro R., Revel Enrico, Schram Federico.
 Mendoza. — Rocci Amadeo.
 Rosario S.ta Fè. — Boix Gioachino,
 Ferreyra Pietro P., Grassi Pietro,
 Mayer Carlos F.
 S. Martin de las Escobas. — D'Alfonso dott. Giacinto.
 Santa Fè. — Aste Pasquale.
 Sunchales. — Panero Stefano.

Brasile.

Nova Trento. — Bressanelli Vittorio.
 Patneiras. — Nisti Masaniello.
 S. Paulo. — Benazzi Guido, De Martino Valente, Verdolini Riccardo.

Chile.

Concepción. — Zappettini Giacomo.
 Temuco. — Picasso Felice.
 Valparaiso. — Bossi Adriano, Gaggero Capellaro Enrico, Lagna Carlo, Larco Emanuele, Montiglio Giovanni, Morchio Policarpo, Oneto

Luigi, Pendibene Boero Giuseppe,
 Tacchi Piero.

Uruguay.

S. José de Mayo. — Spinelli Stefano.

AMERICA SETTENTRIONALE

Stati Uniti.

Brooklyn. — Albanese Paolo, Rodi don Felice.
 Escanaba Mich. — Peralta Rocco.
 Norristown. — Travi don Lamberto.
 Readville. — Cotelessa Tommaso.
 S. Francisco di California. — Gal-lerani Renzo.
 Tompkinsville. — Bonsignore Rosario.

ASIA.

India

Bombay. — Guado Giuseppe.
 Calcutta. — Salsiccioni L. E.

Posizione dei Soci al 15 Agosto 1914.

Soci annuali al 15
 Luglio 1914 . . . N. 120.630
 Meno dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. . . N. 485
 N. 120.145

Soci nuovi 1914
 iscritti dal 15
 Luglio al 15
 Agosto 1914 . . . N. 1.109

Totale dei Soci annuali N. 121.254
 Soci vitalizi al 31
 Dicembre 1913 . . . N. 6.591
 Soci vitalizi dal 10
 Gennaio al 15
 Agosto 1914 . . . N. 597
 N. 7.090

TOTALE SOCI N. 128.352

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO - PALACE HOT. GIARDINÒ - Garage - Lift.
BOLOGNA - (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Indipendenza, 6-8.

COURMAYEUR - HOTEL DU MONT BLANC - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE - BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - 1° ordine.

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, A. & G. F.lli Baglioni, prop.

FIRENZE - HOTEL PIEMONTE - Via Condotta, 12 - (2° ordine). Il preferito dai Soci del Touring perchè centralissimo ed elegantemente ammobigliato. Moderno confort.

FIRENZE - PALACE HOTEL NEW YORK - Posizione quietissima.

FIRENZE - HOTEL MINERVA - 1° ordine. Ogni moderno confort. Incomparabile, tranquillissima posizione, prossima alla Stazione, al centro ed ai Garages. - Montuschi prop.

GINEVRA - HOTEL DU PARC AU LAC - Unico buon albergo italiano. - Prezzi miti.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo) - Via XX Settembre.

GENOVA - GRAND HOTEL SAVOIA - Piazza Acquaverde.

GENOVA - IMPERIAL-ORIENTAL HOTEL - Portici XX Settembre, 30. - Il più raccomandabile degli Hôtels Meublés.

LIVORNO - STABILIMENTO BALNEARE "LO SCOGLIO DELLA REGINA", con cabine per bagni freddi e caldi.

LUCERA (Foggia) - HOTEL REST. DE TROJA - 1° ordine con tutto il confort moderno. - V. De Troja, prop.

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE - 1° ordine - Corso Vittorio Emanuele.

MILANO - HOTEL PARCO - Via Principe Umberto, 29. Grande Albergo Ristorante completamente rinnovato ed ampliato. Confort moderno. Enrico Mascioni, prop.

MILANO - HOTEL EXCELSIOR SUISSE - Rastrelli, 20 -

Centrale - Tranquillissimo - Confort moderno - Garage gratis per soggiorno di 2 giorni - Clementi-Negri, propr.
MILANO - Splendid HOTEL CORSO - Corso V. Em., 18, senza obbligo di pasti.

NAPOLI - HOTEL DE LONDRES - Posizione centralissima, confort moderno. Piazza Municipio. Veduta splendida. Telefono in tutte le camere. A. Campione, prop.

NAPOLI - BERTOLINI'S PALACE HOTEL.

RIMINI - PALACE HOTEL - 1° ordine - aperto tutto l'anno.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL - C. Umb. I.

ROMA - HOTEL TORDELLI - P.zza Colonna, centr. Meublé.

SIENA - GRAND HOTEL ROYAL - 1° ordine.

TORINO - GRD. HOT. SUISSE TERMINUS - Staz. P. Nuova.

TORINO - GRD. HOTEL LIGURE & d'ANGLETERRE - Piazza Carlo Felice 9 di fronte alla Staz. Centrale (lato partenze) - Casa di lusso che non ha l'eguale nella città. Bagni, doccie, auto garage. - Prop. Soc. An. Stab. Ligure.

TORINO - GRAND HOTEL VENEZIA - Garage.

TORINO - HOTEL RISTORANTE ZECCA - Via Roma, 36.

VENEZIA - ALBERGO RIST. BONVECCHIATI - Prezzi modici. Massima cura dell'igiene - Prop. F.lli Scattola.

VENEZIA - ALBERGO RISTORANTE GIORGIONE - Ss. Apostoli - Luce - Termosifone - Lavanderia con sterilizzazione - L. 2 la stanza tutto compreso.

VENEZIA - HOTEL TERMINUS - A sinistra uscendo dalla Stazione F. Ristorante anche per passanti. Prezzi modici.

VERONA - GRAND HOTEL DE LONDRES & ROYAL.

VERONA - C. S. Anastasia - 1° ord. - E. Ceresa, pr.

VERONA - HOTEL MILANO - Via C. Cattaneo 12-14. Diretta*prossimità alla Piazza V. E. - Nuova mod. costruz. - Ogni confort - Auto garage - Tel. 5-20. F.lli Tapparini, pr.

VERONA - ALBERGO RIST. GABBIA D'ORO - Fermata tram Angolo Piazza Erbe - Stanze da L. 2 e più.

ZURIGO - GRAND HOTEL VICTORIA - Piazza della Staz. - Casa di primo ordine per famiglie - Ristorante. A. Kummer-Wenger, propr.

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa

PERLE DI VALYL

RACCOMANDATE
 DA AUTORITÀ MEDICHE
 ECCELLENTE CALMANTE

scevro da qualunque effetto nocivo secondario

contro le affezioni nervose di ogni natura come: neurastenia, isteria, emicrania, insonnia, palpitazioni di cuore, ecc., per le malattie delle donne, contro i dolori accompagnanti le mestruazioni: dolori di capo, della schiena, del basso ventre e contro i disturbi durante la gravidanza e dell'età critica

Flaconi originali con 25 perle a L. 2,50 il flacone. - Trovansi nelle principali Farmacie

Società Italiana MEISTER LUCIUS & BRUNING
 MILANO - Via Mario Pagano, 44



Premiato Stab. Artistico Industriale G. MODIANO & C. - Milano, Rigarto Gamboloita, 52

COMPTEURS O.S.

PRIMO PREMIO AL CONCORSO DELL'A. C. F.
I CONTATORI O. S. SONO GARANTITI
FORMALMENTE PER 3 ANNI

Tipo "G., con contatore
giornaliero gran lusso L. 225

Tipo corrente A. B. 1914

In vendita presso tutti i venditori d'automobili, d'accessori ed i garages

R. BIELLA - Via Monforte, 19 - MILANO



**Massimo rendimento
Minimo consumo**

sono prerogative del

Carburatore

ZÉNITH

Il Carburatore Zénith rinnova le vecchie
Vetture, rende insuperabili le nuove.

SEDE CENTRALE DELLA SOCIETÀ ZÉNITH - 51, CHEMIN FEUILLAT - LYON
Fabbriche - *Lione, Londra, Berlino, Detroit Mich. (U. S. A.)*

Agenzia Italiana Carburatore Zénith - **G. CORBETTA**

MILANO - Via Durini, 24 — Telefono 43-84 — Telegrammi: CORBETAUTO

AUTOMOBILI AQUILA ITALIANA



P
NEUMATICI
P
IRELLI